

先日、宇都宮大学の学生に対して、赤ちゃん人形を乗せたベビーカーで、LRT (Light Rail Transit、次世代型路面電車) への乗降体験を行うワークショップを実施した(5頁写真)。ベビーカーで公共交通を利用する際の大変さを理解し、誰もが外出しやすいまちづくりについて考えてもらうことが目的だ<sup>1)</sup>。

2023年8月に開業した宇都宮のライトラインは、我が国初の全線新設型LRTであり、ホームと車両床の段差もないバリアフリーの公共交通である。『将来の子育て予備軍』とも考えられる参加者からは、「とても乗りやすかったが、車内はベビーカーがあると狭かった」、「(人形ではなく)実際の子どもが乗っていたらもっと大変だろう」、「今後ベビーカー利用者を見かけたら手伝いたい」等の感想があった。また、ワークショップ前後に実施したアンケート調査の結果、ワークショップの前後でベビーカー利用者へ配慮しようという意識や、子育てに対する興味・関心が向上することが明らかとなった。

もう一つ最近の出来事だが、英国で大学教員をしている知り合いの日本人の先生から、ロンドン交通局 (Transport for London) の方が、日本の子連れ外出の現状を調査するために

来日するので、相手をしてもらえないかとの依頼があった。

ロンドンでは市長の交通戦略 (Mayor's Transport Strategy《MTS》) において、徒歩、自転車、公共交通の分担率を、2016年の63%から、2041年までに80%に増加させるという目標を立てた。

そのターゲットの一つとして、自動車に依存した子ども連れの移動 (Family Travel) を、徒歩、自転車、公共交通へ転換させるための施策を検討しているとのことだ。そこで、このテーマを専門とする研究者、国土交通省の関連部局、民間コンサルタンの方々との情報・意見交換の場を設けた。子育て世帯のみならず、自動車に過度に依存したライフスタイルは、個人にとっても社会にとっても持続可能ではないことは、世界的にも認識されている。

2024年の我が国の出生数が初の70万人割れとのことで、少子化には歯止めがかからない。物価高による子育てへの経済的不安の高まりや、価値観の多様性による未婚傾向が進んだことなどが原因のようだが、子育て世帯が外出しやすい交通環境の整備も、少子化対策の一つの重要な要素であるはずだ。

本稿では、子育て・子育てにやさしい鉄道を含めた交通環境とまちづくりについて、筆者の研究活動も紹介しながら、考えを述べたい。

## 鉄道の未来学 (基調報告) — 64

子ども自身の成長する力をサポートする「子育て」、そして保護者や社会による「子育て」にやさしい交通環境、まちづくりとは？少子化が加速するなか、子どもや子連れの移動者が安心・安全に過ごすためには何が必要となるか——これからの鉄道会社に求められる課題とともに考える。

# 子育て・子育てにやさしい交通環境とまちづくり

宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授

## 大森宣暁

Nobuaki OHMORI

工学博士。1995年東京大学工学部都市工学科卒業。2000年東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程修了。カリフォルニア大学アーバイン校客員研究員、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授、宇都宮大学大学院工学研究科地球環境デザイン学専攻教授などを経て2016年より現職。専門分野は都市交通計画、人の活動・交通行動分析、バリアフリーのまちづくり。日本都市計画学会常務理事、日本福祉のまちづくり学会理事、国土交通省子育てにやさしい移動に関する協議会構成員。



ベビーカーでのLRT乗降体験ワークショップの様子。

子育て世帯の外出行動

都市で生活する人々は、「住む」、「働く」、「憩う」といった日常生活活動を、自宅と自宅以外の場所で行うために、日々外出する必要がある。それを支えるのが道路や公共交通である。子育て世帯の外出目的は、子どもの年齢に応じて変化する。

乳幼児の時には、親が食料品の買い物へ行くにも、子どもを家で一人にさせることはできず、一緒に連れて行く必要がある。保育園や幼稚園への送迎もあるし、体調が悪ければ病院へ連れて行くことも多い。

小学生になると、集団登校など歩いて通学する子どもも多く、親が同伴する必要がある場合も増える。しかし、塾や習い事など、一人で徒歩やバス、鉄道を利用しにくい地域に住む世帯もいれば、夜間は交通安全や防犯面でも親の送迎が必要な場合も多い。

中学生になれば一人で外出する能力がさらに高まり、外出範囲も広がるが、それでも親による車送迎に頼らざるを得ない地方都市や大都市郊外部も多い。

筆者の考えとしては、子育て世帯が暮らしやすいまちづくりのためには、子ども一人でも、子ども連れでも外出しやすい交通環境整備が重要であると考え<sup>3</sup>。

子ども一人でも  
外出しやすい交通環境

「子どもが交通事故や犯罪被害の心配なく安全・安心に、また車に依存せずに心身ともに健康で楽しく移動できる道路や公共交通環境と、日常生活に必要な多様な施設が徒歩・自転車圏に立地し、地域の人々の見守りもあり、子どもへの交通安全教育も行き届き、自動車ドライバーの運転マナーも良い状態。」

もちろん、一人で移動する能力がまだ備わっていない乳幼児は、だっこひも・おんぶひも、ベビーカー、子ども乗せ自転車、チャイルドシートを取り付けた自動車等により、大人と共に移動する必要がある。しかし、およそ就学後の子どもについては、大人の干渉のない自立した移動「Children's Independent Mobility (CIM)」（子供の移動自由性）を実現する都市環境整備が重要であることが世界中で認識されている<sup>4</sup>。その理由は、子ども一人で徒歩や自転車、公共交通等で移動することが、子どもの身体活動レベルを向上させることに加えて、空間認知能力、問題解決能力、社会性、コミュニケーション意識、意思決定能力等の向上につながる。多くの既往研究から明らかとなっているためである。CIMの指標の一つとして、例えば「一人で学校から帰宅する」、「一人で鉄道や路線

親が子どもの外出行動に対して与える  
6つのライセンス

一人で  
幹線道路を  
横断する

一人で  
学校以外の  
場所へ行く

一人で  
学校から  
帰宅する

一人で  
日没後に  
外出する

一人で鉄道や  
路線バス等を  
利用する

一人で自転車で  
幹線道路を  
通行する

バス等を利用する」など、親が子どもの外出行動に対して与える6つのライセンス（許可）が提案されており、その程度は、子どもの年齢、性別等の個人属性や近隣の都市・交通環境等の要因によって異なる。

昨年、筆者も、首都圏在住で小学生の子どもの持つ親、計1,000人を対象として、子どもの移動自由性と自動車送迎に関するアンケート調査を実施したので、その結果を少し紹介したい。6つのライセンスを与えられている子どもの割合は、学年が進むと共に上昇するが、いずれのライセンスについても、同学年では男子より女子で低い傾向があり、また地域別で見ると東京23区居住者よりも北関東居住者で、特に小学生のうちは低く、「一人で鉄道や路線バス等を利用する」に関

※筆者作成

## 子ども連れでも 外出しやすい交通環境

しては、10〜30%の差があった。また、塾・習い事の交通手段は、東京23区で約80%が徒歩・自転車、10〜20%が鉄道やバスだが、北関東では小学生で70〜80%、中学生でも約60%が親による自動車送迎であり、親の送迎頻度も高い。一方、東京23区よりも北関東で、塾・習い事に行く頻度が、特に小学生で低く、親の送迎可能性に子どもの外出活動が制限されている可能性も示唆される。自動車で送迎する理由としては、小学校低学年では、東京23区は「交通事故が怖い」、「夜遅い」、「犯罪が怖い」が相対的に高いが、北関東では「目的地が遠い」、「目的地への公共交通が不便である」が上位となるという違いがあった。

以上、まだ十分分析を終わっていない調査データの速報であるが、CIMが低いことにより、親の自動車送迎に依存せざるをえない地域や世帯が存在することがわかる。大都市では小学生が鉄道で通学する光景も珍しくないが、地方都市では、子どもの日常生活に関連する施設密度が低く、公共交通のサービスレベルも低いため、子どもが徒歩、自転車、公共交通で移動することが難しい地域も多い。

公共交通利用は、座席を必要としている人に席を譲るとか、他人に迷惑をかけない行動をとるとか、子どもが公共空間における立ち居振る舞いを学び、社会性を身につけるための教育機会でもある。

「ベビーカーや子ども乗せ自転車です安全・安心に移動できる道路や公共交通環境と、子ども連れ外出時の親や大人への安全教育も行き届き、必要な時には車で送迎できるよう時間制約に縛られず、全ての道路利用者がルールを守ることです送迎時の運転もしやすく、子育てに対する理解・配慮が人々に浸透した状態。」

ここで、子ども連れでのベビーカー利用と鉄道についての近年の歴史を簡単に振り返ろう<sup>5,6</sup>。だっこやおんぶという乳幼児の運搬・保育技術は縄文時代から存在していたようだ。一方、ベビーカー（乳母車）は、19世紀中ごろに欧州で製品化され、我が国には明治初期に輸入された。明治後期に国産品が生産されるようになり、大正初期にはゴムタイヤの乳母車が登場したという。当初は主に上流階級を中心で使用されていたが、戦後、ライフスタイルの欧米化、道路舗装率の向上に伴い、ベビーカーが庶民にも普及した。我が国のベビーカーは、SDマーク認定基準で、A型（乳幼児を寝かせた状態で使用できる）とB型（乳幼児を背もたれに寄りかけて座らせ使用する）に分類されている。また、海外製のベビーカーは、大型で重くてタイヤも大きく、車に乗せるために少しだけ

畳めるくらいだが、日本製は軽量で折り畳み持ち運ぶことを重視して設計されているという。我が国のベビーカーの販売台数は年間60〜70万台、鉄道の大都市ターミナル駅におけるベビーカー利用者の全乗降客に対する割合はおよそ1〜2%前後（車椅子利用者のおよそ20〜30倍）と推測されている<sup>7</sup>。

我が国では、2000年の交通バリアフリー法、2006年のバリアフリー法に基づき、鉄道駅へのエレベーター設置をはじめ公共交通のバリアフリー整備が急速に進み、ベビーカーでも公共交通を利用しやすくなった。子ども連れでも利用しやすいトイレや授乳室も普及し、交通事業者の「心のバリアフリー」教育も進んだ。しかし、ベビーカー利用者の公共交通利用時の事故や、周囲の乗客とのトラブルも多発したことから、子ども連れと周囲の乗客とのコンフリクトが起こっていたこともきっかけに、2013年に国土交通省で協議会が立ち上がった<sup>7</sup>。海外と比較して日本では、ベビーカー利用者が公共交通利用時に、「席を譲ってもらおう」、「乗降を手伝ってもらおう」などの周囲の支援が少ないというデータも示された。多くの議論を経て、2014年以降、ベビーカーマークの掲出とともに、鉄道へのフリースペース整



備が進み、バス車内でもベビーカーを折り畳まずに乗車できることを推奨してきた。鉄道駅や公共施設、商業施設等への普及と、継続的なキャンペーンの効果もあり、国民の認知度も徐々に向上しているようだ。なかなか重要な転換点であったと、今になって実感する。しかし長期的には、そもそも混雑時に子ども連れで鉄道やバスに乗らなくても、徒歩や自転車で移動できる場所に、子育て関連施設が立地するコンパクトなまちづくりが望まれると考える。

冒頭で紹介した大学生に対するワー

クシヨップは、筆者がリーダーを務める研究プロジェクトの一環として実施したものである。子連れ外出者に対する「心のバリアフリー」醸成のための教育プログラムの開発と効果検証を目的としており、昨年度より、大学生を対象に、LRTの他、ベビーカーで路線バスの乗降体験や、子ども乗せ自転車を利用体験を行ったり、孫育て予備軍と位置付けられる中高年層を対象としたワークシヨップを実施している。

少子化や核家族化で、子育てに関する知識や経験がない人が増え、ひと昔前とは子育て環境も大きく変化している。また、ベビーカーでの移動は通勤目的の移動よりも幸福感が低く、周囲の支援が幸福感に影響を与えているという研究成果もある。子育て当事者も子連れで外出する際の安全な方法に関するルールや知識を習得するのみならず、若者、子育て経験者・未経験者も含めて、あらゆる人に、現在の子ども連れでの移動実態、交通環境整備の工夫と課題を理解してもらうことによつて、子ども連れ当事者が心理的にも外出しやすくなるを考える。

子育てしやすいまちづくりとの連携

WEBメディアの『日経xwoman』では、毎年「共働き子育てしやすい街ランキング」を発表しており、202

4年の1位は神戸市、2位は宇都宮市であった<sup>10</sup>。このランキングの評価項目は、保育をはじめとした、自治体の共働き子育て支援策を対象とし、子育て世帯の親と子どもとの外出しやすさに関する項目はない。しかし、記事では、神戸市の「高校生の通学定期代無料」、「中学生以下の子育て世帯の駅前市営駐輪場土日祝日利用無料」、宇都宮市の「鉄道駅近隣の送迎保育ステーション」、「子どもだけでの利用も可能な子育てタクシー」の取り組みが紹介されている。現代の鉄道駅は、従来の交通結節点の役割のみならず、飲食や買い物施設、そして子育て関連施設やサービスなど、多様な活動機会を提供する拠点の役割を担っている。

宇都宮のLRTは、自治体主導で計画され、第3セクター方式で設立された株式会社が行き先を担っており、市が将来目指すまちの姿を実現するための一つの装置として位置付けられている<sup>11</sup>。現在、JR宇都宮駅から東側の工業団地まで15kmが開業し、沿線人口増加や地価上昇などのまちづくりの効果が発現しており、宇都宮駅西側の中心市街地への延伸に対する市民の期待は非常に大きい。

トランジットセンターと呼ばれる、駐車場や駐輪場、バスや地域内交通との乗り換えしやすい施設整備にも力を入れている。また、子育て世帯を含めて、LRTを利用することで実現する新しいライフスタイルの具体的なイメー

ジを市民に伝える努力をしている。LRT開業をきっかけに、鉄道、バスも含めて公共交通全体の魅力向上に挑戦している。

LRTと民営鉄道とは少々状況が異なるかもしれないが、自治体のまちづくりとの連携は、鉄道の魅力向上において重要な視点であろう。例えば、子ども一人でも、ベビーカーや子ども乗せ自転車を利用する親子にも使いやすい駅と駅前広場の整備は、民営鉄道事業者の自助努力だけでは困難で、自治体との連携なしには実現しない。

また、「この鉄道沿線に住むとこんな素敵なライフスタイルが可能となる」など、具体的なイメージを発信していくことも重要だと考える。自治体の目指すまちづくりや子育て施策の立案に、民営鉄道事業者も積極的に関与し、共にアイデアを出していく姿勢が必要であろう。子育てランキングの評価に、「地域に魅力的な公共交通があり、子どもも子ども連れでも外出しやすい」等の項目を是非とも追加してほしいものだ。

おわりに

大都市と地方都市で状況は異なるが、子育て世帯の外出を自動車に過度に依存した状態は、子どもにとっても親にとっても望ましくない。子ども一人でも、子ども連れでも安全・安心に

外出できる交通環境と、子育てしやすい魅力的なまちづくりの実現に、鉄道の果たす役割は大きい。駅や車両に関するハード面での整備はかなり進んだ現在、子どもや子ども連れ移動者に対する理解「心のバリアフリー」の醸成と、自治体をはじめ、異分野の民間企業、教育機関、NPOなど多様な関連主体との連携が、子育て世帯にとっての鉄道のさらなる魅力向上において重要な視点のひとつだと考える。最後に、ベビーカー利用者数に関するデータ収集や、インバウンドの子ども連れへの対応などが、最近の新たな課題かもしれないことに触れたい。

参考文献：

- 1 下野新聞、ベビーカー押しLRT体験 宇大生 交通環境考える、2024年12月5日。
- 2 株式会社日本総合研究所、リサーチ・アイ No.2024-075、2024.12.3。
- 3 大森宣暎：子育てしやすい子どもにやさしい交通まちづくりに向けて、運輸と経済、Vol.83, No.3, pp.61-65, 2023。
- 4 Riazi, N. and Faulkner, G.: Children's Independent Mobility, In: Children's Active Transportation (Larouche, R. ed.), pp.77-91, Elsevier, 2018。
- 5 柳田穰、谷口綾子：子育て時の外出環境の歴史の変遷に関する一考察、土木計画学研究・講演集、Vol.39, CD-ROM, 2009。
- 6 谷口綾子、柳田穰、大森宣暎、真鍋陸太郎、寺内義典：乳幼児運搬用具の利用実態に関する一考察、土木計画学研究・講演集、Vol.40, CD-ROM, 2009。
- 7 国土交通省：公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議とりまとめ、2014年3月。
- 8 IATSS 研究調査プロジェクト 2410A 「子育てしやすい子どもにやさしい交通環境実現のための教育・行動変容プログラムの開発と適用」、https://www.iatss.or.jp/research/2410b.html
- 9 谷口綾子、大森宣暎：ベビーカー利用者の移動時幸福感の規定因に関する国際比較-周囲の支援は必要?、土木学会論文集 D3, Vol.71, No.1, pp.1-10, 2015。
- 10 日経xwoman：共働き子育てしやすい街ランキング2024、https://woman.nikkei.com/atc/column/22/112200127/
- 11 ライトライン公式ポータルサイト、https://u-movenext.net/