

博士論文

乳幼児連れが安心して
外出しやすい環境に関する研究

平成 29年度

筑波大学大学院人間総合科学研究科

ヒューマン・ケア科学専攻

八幡 眞由美

筑波大学

はじめに

我が国の少子高齢化は、先進国でも類を見ない速度で進行しており、高齢者の年金・医療費の問題や、次世代育成支援策は、政府の重要な政策の一つとなっている。高齢者・障害者を主な対象とした公共施設のバリアフリー施策は着実に進められている一方で、乳幼児連れでの移動制約者は、バリアフリー新法の直接の対象者とはなっていないのが現状である。子育て期の外出に伴うバリアについては社会的に認知されつつあるが、子育て期は一時期であること、子育て期の外出に伴うバリアの感じ方については個人差が大きいことから、一般化されにくく、理解されがたい現状がある。メディアによるベビーカー論争の高まりなどにより、ベビーカー使用者についての関心が高まってきたことを受け、2013年には「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」が改訂され、ベビーカー関連に関する記述が追加され、2015年にはベビーカーマークが公表される等、ベビーカー使用者の外出に関してはその対策が充実しつつある。しかし、最近では幼児用リードや迷子ひもについての論争がメディアで取り上げられる等、1～3歳のよちよち歩きの子どもの外出についての関心は高まってきている。とはいえ、1～3歳の子ども（ベビーカーを使用しない、歩いて外出する）連れに対する対策はなされていないのが現状である。

筆者は、子育て広場や子育てサークルに関わる中で母親たちの外出時の悩みや困っている声をたくさん聞いてきた。また、保育士から保育活動中の散歩の時の悩みや困っていることなどの相談を受けてきた。それらを受け、遊び場の環境や状況を調べてみると、母親や保育者の訴えのように段差やデコボコ、園の入り口が狭く公園に入れないなどのバリアがあり、快適に外出できるという状況ではなかった。

また、2002年に「少子化対策プラスワン」のなかで子育てを支援する生活環境整備として「子育てバリアフリー」の概念が明示されて以降、国は子育てバリアフリーの推進を図ってきた。「子育てバリアフリー」に関する研究はベビーカーを使用した際の研究が多く、ヨチヨチ歩きの子どもを連れての外出に関する研究はほとんどなかった。

乳幼児を連れた保護者が安全に安心して外出するためには、乳幼児連れがどのようなことに困り、不便を感じているのか、また、どのようなニーズを持っているのかを把握し、改善する道筋をつけることが必要である。

本研究では、乳幼児の外出環境向上に向けた課題を明らかにし、乳幼児連れが安全で安心して外出するための環境について提案を行っていきたい。単に乳幼児連れが便利に快適に外出したいというわがままではなく乳幼児を持つ保護者が安心して外出しやすい環境を整えるとともに、誰もが快適に生活できる社会にすることを目指したい。

目次

用語の説明

第1章 問題の所在と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第1節 乳幼児連れの外出の状況

1. 乳幼児連れにとっての外出の意義
2. 乳幼児の外出状況
3. 乳幼児連れの外出の問題点

第2節 乳幼児連れを取り巻く環境

1. 子育てバリアフリーに関する法整備
 - (1) 今後の子育て支援のための施策の基本的方向について
 - (2) 少子化対策推進基本方針
 - (3) 重点的に推進すべき少子化対策の具体的実施計画について
 - (4) 少子化対策プラスワン
 - (5) 第1次少子化社会対策大綱
 - (6) 第1次少子化社会対策大綱に基づく重点的施策の具体的実施計画
 - (7) 第2次少子化社会対策大綱
 - (8) 第3次少子化社会対策大綱
2. 乳幼児連れの移動に配慮したまちづくりの取り組み
 - (1) 交通バリアフリーに関する法整備
 - (2) 乳幼児連れが移動するのに配慮した空間構成 ―単位空間―
3. 諸外国における乳幼児連れの外出に配慮した取り組み
 - (1) アメリカ
 - (2) イギリス
 - (3) フランス
 - (4) イタリア
 - (5) ドイツ
 - (6) スウェーデン
 - (7) デンマーク
 - (8) ノルウェー

第3節 乳幼児連れが外出する際に使用するもの

1. ベビーカー
2. 散歩車（避難車・散歩カー）
3. 誘導ロープ
4. 迷子防止用リュック・ベビーハーネス

第4節 本研究の目的

1. 本研究の目的
2. 本論文の構成

第2章 保育士が感じる乳幼児連れでの散歩におけるバリアに関する研究・・・・・・・・・・ 29

第1節 目的

第2節 方法

1. 調査対象者
2. 方法
 - (1)調査手続き
 - (2)調査項目
 - (3)調査期間
 - (4)倫理的配慮

第3節 結果と考察

1. 保育士の属性と保育所の立地状況
2. 散歩の実施状況
3. 散歩中に子どもが人にぶつかった経験
4. 散歩中に子どもに生じた危険や問題
 - (1)散歩カーやベビーカーを使用して散歩する保育士が感じるバリア
 - (2)子どもと一緒に歩いて散歩する保育士が感じるバリア
5. 考察

第3章 保護者が感じる乳幼児連れでの外出におけるバリアに関する研究・・・・・・・・・・ 39

3-1 保護者が外出時に感じるバリアに関する研究

第1節 目的

第2節 方法

1. 調査対象者
2. 方法
 - (1)調査手続き
 - (2)調査項目
 - (3)調査期間
 - (4)倫理的配慮

第3節 結果と考察

1. 保護者の属性
2. 乳幼児連れが外出する際に感じる道路移動上のバリア
 - (1)ベビーカーを使用して外出する際に保護者が感じる道路移動上のバリア

- (2)1～3歳の子どもを持つ保護者が外出する際に感じる道路移動上のバリア
- 3. 乳幼児連れが施設を利用する際に感じるバリア
 - (1)ベビーカーを使用して施設を利用する際に感じるバリア
 - (2)1～3歳の子どもを持つ保護者が施設を利用する際に感じるバリア
- 4. 乳幼児連れが駐車場を利用する際に感じるバリア
 - (1)ベビーカーを使用して駐車場を利用する際に感じるバリア
 - (2)1～3歳の子どもを持つ保護者が駐車場を利用する際に感じるバリア
- 5. 考察

3-2 保護者が感じる移動時のニーズに関する研究

第1節 目的

第2節 方法

- 1. 調査対象者
- 2. 方法
 - (1)調査手続き
 - (2)調査項目
 - (3)調査期間
 - (4)倫理的配慮

第3節 結果と考察

- 1. 保護者の属性と散歩の状況
- 2. ベビーカー使用して外出する際のニーズ
 - (1)ベビーカーを使用して外出する際に人にぶつかった経験
 - (2)ベビーカーを使用して外出する際にヒヤリハット経験をしたこと
 - (3)ベビーカーを使用して外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること
 - (4)ベビーカーを使用して外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していること
- 3. 1～3歳の子どもを連れて外出する際のニーズ
 - (1)1～3歳の子どもを連れて外出する際に人にぶつかった経験
 - (2)1～3歳の子どもを連れて外出する際にヒヤリハット経験をしたこと
 - (3)1～3歳の子どもを連れて外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること
 - (4)1～3歳の子どもを連れて外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していること
- 4. 子どもを連れて外出する際にあったら便利だと思うもの
- 5. 考察

第4章 フィールドワーク調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67

4-1 子どもの遊び場におけるフィールドワーク調査

第1節 目的

第2節 方法

1. 調査方法
2. 調査場所
3. 調査期間

第3節 結果

1. 駐車場から施設（建物）までのアクセス
 - (1) 駐車場
 - (2) 駐車場から施設までの通路
2. 施設の利用しやすさ
 - (1) 出入口
 - (2) 上下移動
 - (3) トイレ
 - (4) 授乳室や休憩室

4-2 公共施設におけるフィールドワーク調査

第1節 目的

第2節 方法

1. 調査方法
2. 調査場所
3. 調査期間

第3節 結果

1. 駐車場から施設（建物）までのアクセス
 - (1) 駐車場
 - (2) 乗降場所
 - (3) 駐車場から施設までの通路
 - (4) スロープ
2. 施設の利用しやすさ
 - (1) 出入口
 - (2) 上下移動
 - (3) トイレ
 - (4) 授乳室や休憩室
3. 周辺道路 高崎駅西口半径 1km 以内
 - (1) 路面状況
 - (2) 信号、横断歩道
 - (3) その他

第5章 総括・・・146

第1節 各研究のまとめ

第2節 総合的考察

1. 行政

(1)道路環境

(2)施設設備

2. 乳幼児と一緒に行動する人

3. 一般市民

第3節 研究の限界と今後の課題

1. 研究の限界

2. 今後の課題

引用文献・・・171

資料

用語の定義

1. バリアフリーと関連する概念

(1)バリアフリー

平成12年度版「障害者白書」では、以下の4つの障壁（バリア）をあげ、これらのバリアを除去し、バリアフリー社会の実現を目標として掲げている。4つのバリアとは、

- ①歩道の段差、車いす使用者の通行を妨げる障害物、乗降口や出入口の段差等の物理的な障壁
- ②障害があることを理由に資格・免許等の付与を制限する等の制度的な障壁
- ③音声案内、点字、手話通訳、字幕放送、分かりやすい表示の欠如などによる文化・情報面での障壁
- ④心ない言葉や視線、障害者を庇護されるべき存在としてとらえる等の意識上の障壁（心の壁）である。

バリアフリーは障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。

(2)ユニバーサルデザイン

「ユニバーサルデザイン」は、アメリカの建築家であるロン・メイスが7つの原則とともに発表した。7つの原則とは、「公平性、自由度、単純性、情報理解性、安全性、省体力性、空間確保性」である。また、ユニバーサルデザインは「みんなのためのデザイン（Design for All）」ともいわれる（古瀬，1998；Story, Mueller, Mace, 1998；川内，2011）。

バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方である。

(3)アダプティブデザイン・アクセシブルデザイン

より多くの人のニーズをカバーしたいと考えていくと、その製品ややり方自体にある種の柔軟性が必要になり、その柔軟性を生む考え方がアジャスタブル（Adjustable）とアダプタブル（Adaptable）である（川内，2001）。その製品自体が調節可能な性質を持っていることをアジャスタブル（調節可能）と呼び、必要になったときに簡単に取り付けられるような性質をアダプタブル（改造、付加可能）という（川内，2001）。

アクセシブルデザインとは、製品やサービス等の一般的な設計プロセスを高齢者や障害者のニーズに配慮して拡張し、従来その製品やサービスの利用可能な人の範囲を拡大することを目指した設計思想に基づいたデザイン（星川・佐川，2007）である。

(4)インクルーシブデザイン

サービスや製品の対象とするグループについて、できるだけ多くのユーザーを包含し、かつ利益や顧客満足というビジネス目標に対し有効なデザインを目指す (Clarkson, Coleman, Keates & Lebbon, 2003) 考え方である。これまでの製品やサービスの対象から無自覚に排除された (Exclude) 個人を設計や開発の初期段階から積極的に巻き込み (Include)、対話や観察から得られた気づきをもとに、一般的に手に入れやすく使いやすい、他者にもうれしいものを新しく生み出すデザインである。

徳田 (2008) は、バリアフリーは「特定の人を感じるバリアを解消する」というやや限定的な意味合いが強いが、ユニバーサルデザインは「障害の有無に関わらず、どのような状態の人であっても使えるデザイン」のことであり、「すべて」の人が共通して使える点が大きな特徴であり、すべての人に関するバリアが解消されるデザインがユニバーサルデザインであるとしている。

また、バリアフリーはバリアが存在している現状からバリアを除くことでありマイナス領域の考え方であるという批判的な見方もあるが、「バリアフリーはわかりやすくよい言葉だ」という考え方もある。しかし、ユニバーサルデザインの基本である「すべての人」に関するバリアを解消することについて、一般の人、障害者、高齢者、乳幼児それぞれの立場によってバリアを感じる点は異なり、一方にとってはバリアが解消されることがもう一方にとっては新たなバリアとなる可能性も否めない。加えて、新設の場合、様々なニーズを検討することでユニバーサルデザイン化する可能性は高いが、既存の場合、様々なニーズに応えることはコストが膨らみ、工期が長引くことになりかねないため、現実的とは言えない。これらのことにより、既存のものについては個別のバリアフリー化によって対処していくのが有効であり、そのためには対象者が何にバリアを感じ、バリアに対処するためにどのようなニーズがあるのかを明らかにすることが必要となる。

本論文では、この個別のバリアフリー化という考え方を基本として、乳幼児連れにとって何がバリアであり、どのようなニーズがあるのかを明らかにしていくことで、バリアフリー化を目指していきたい。

2. 外出と散歩

一般的に自宅から屋外に出ることを「外出」といい、気晴らしや健康のために歩くことを「散歩」という。一方、保育所や幼稚園における外出は通常「散歩」と呼ばれている。保育における「散歩」は、特に一日の流れを変更することなく、園の周辺に出かける日常的な行動である。散歩は保育活動の一環とみなされ、その効果には季節に応じた自然を感じ、地域の人とのふれあいを育てるとともに、乳幼児の体力増進や気分転換などがあり、保育には欠かせない活動のひとつである。

第 1 章

問題の所在と目的

第1節 乳幼児連れの外出の状況

1. 乳幼児連れにとっての外出の意義

子どもや子育て家庭を取り巻く環境は都市化、核家族化、情報化、国際化などが進み、急激に変化してきた。こうした社会の変化の中で、少子化が進んでいる。少子化の原因は未婚化や晩婚化、女性の社会進出など様々な要因があるとされている。また、核家族化により夫婦のみで子育てするケースも増加し、子育てに関する悩みを相談できる相手が近くにいないことから子育ての孤立化が進み、母親への子育てに関する負担感や孤独感が高まっているといわれている。こうした子育ての閉塞感の積み重ねが子育ての負担につながることから、気分転換を図ることは重要なことであると考えられる。乳幼児連れと同様に移動制約者である高齢者にとって外出することは高齢者の身体および精神機能の維持、向上につながり、高齢者の QOL に大きく関わっている（安心院, 2014）ことから、乳幼児連れにとっての外出は単に買い物や用事を済ます目的だけでなく、気分転換にもつながる有効な手段である。2011年にこども未来財団から発表された子育て中の親の外出に関するアンケート調査によると、「いろいろなところに積極的に外出したい」という母親は27%、「不安なくいける場所であれば外出したい」と答えた7割と合わせて、全体の96%の母親が子連れでも外出したいと答えている（こども未来財団, 2011）。また、松橋・大原・藤岡・三輪・谷口（2005）の調査においても、母親の外出に対する積極性では全体の7割が「とても積極的～やや積極的だ」を占めている。その一方で、2007年第一生命経済研究所調査によると未就学児の母親34.9%が「外出しやすいとは思わない」と答えており、乳幼児連れの外出にとって制約や不満があることが指摘されている（国土交通省総合政策局, 2011）。このことから、乳幼児連れで外出したいという希望を持っている母親が多いが、乳幼児連れでの外出に不安や不満を持つ者もいるため、外出に対する困難や不満を取り除く必要があることがわかる。

2. 乳幼児連れの外出状況

乳幼児連れの外出に関しては、外出頻度、外出時間、滞在先の施設、移動手段の4つの要素が複合的に関係しあっている（国土交通省総合政策局, 2011）。

子どもの運動発達では、生後3ヶ月すると首がすわり、6～7ヶ月で寝返りをし、8ヶ月になるとひとり座りができるようになる。生後6ヶ月ころからははいはいがはじまる。はいはいで最初に現れる動作様式は腹這い（Ames, 1937；岩田, 1995）であり、その後両腕と両膝を使って移動する高ばい、掌握と足底で身体を支えて前進する四足歩行（八倉巻, 2002）に移行する。はいはいをおこなうときは、上肢は移動を担うと同時に身体が倒れないように支えるという両方の機能を持つ（Goldfield, 1989；西尾・青山・佐々木, 2015）10ヶ月ごろにはつかまり立ちができるようになり、12ヶ月～15ヶ月にはひとり歩きができるようになる。2歳をすぎると転ばず上手に走れるようになる。幼児期にみられる初期の歩行や走運動の特徴は、まだ不安定でまっすぐ移動できなかつたり、歩数が多いことがあげられる（Burnett & Johnson, 1971；Wickstrom, 1983；加藤・深川・大鈴・宮丸, 2009）。

乳幼児の月齢に応じた身体的な特徴と必要なケア（表 1-1）によると、離乳食を開始するまで

は授乳に対する需要が高いが、おむつが外れる子どもが増えてくると子ども用トイレの需要が高くなる。また、おむつ交換については長い期間必要である（国土交通省総合政策局，2011）ことがわかる。

また、外出時の主な移動手段は男女とも自家用車（自分で運転する車）が6割以上を占め、女性では徒歩での移動も半数を占める。3歳未満の子どもの外出はベビーカーを使用と子どもを歩かせるがそれぞれ約4割を占めている（こども未来財団，2011）。乳幼児連れの日常的な外出における移動距離は、徒歩及び自転車では2.9 kmであり、徒歩での外出の80%は1.1 kmであり、自家用車は距離に関係なく利用されている傾向がある（小久保・高峯・小松，2009）。ベビカムリサーチ vol.98「お子さんとのおでかけ 2009 年度版」のなかで、子どもが自分で歩くまでの時期（おおむね0歳代）では、クルマ（自家用車）60%、徒歩19%、電車・バス10%、自転車（に乗せて）9%であり、子どもが自分で歩き始めてから、おむつがとれるまで（おおむね1歳代）ではクルマ58%、自転車（に乗せて）19%、徒歩15%、電車・バス7%であった。このことから、自家用車で外出は自分の都合に合わせて外出できることに加え、他人への気遣いをしなくてよいことから好まれていると推測できる。

3. 乳幼児連れの外出の問題点

子育て中の母親の外出行動とバリアについて、大森・谷口・真鍋・寺内（2011）は①交通システムに関するバリア、②活動機会（土地利用／施設）に関するバリア、③外出に伴い派生する活動に関するバリア、④子どもの活動に親のスケジュールが拘束されることによる時間制約等のバリア、⑤子育て支援サービスの利用に関するバリア、⑥外出および子育て支援サービス等の情報入手に関するバリア、⑦子育てに対する意識・理解に関するバリアという7つに分類し、首都圏在住の乳幼児を持つ親にインターネット調査を実施した。その結果、施設立地や施設自体の整備状況がバリアになること、トイレや授乳施設の利用状況における要望があることを明らかにしている。また、辰巳・堤・香口（2012）は乳幼児を持つ母親の行動特性について明らかにし、地方都市において多くの人々がマイカーに依存して生活している実態の支援策として、マイカー利用時に快適に利用できる配慮が必要であるとしている。明渡・長野・庄子・伊東・藤井（2016）は乳幼児連れ時の外出に関する既往研究を整理し、乳幼児連れ世帯の保育送迎時に着目した移動負担要因について意識構造の定量化と因果関係を明らかにした。

乳幼児連れと同様に移動に制約がある高齢者の外出を阻害する要因として、①高齢者は老化によって多くの疾患を抱えている者が多く、記録力や視力、聴力などの低下があること（Belinda, Amy, Linda & Alexander, 2011；前田，2008）、姿勢や筋力などの変化による下肢の痛みから歩行速度が減少するなどの問題（Elaine, Panos, Nadine, Jonathan, Elaine & Julie, 2004；丸山，2003）、②自分の身体は動けると思っているが、実際には動けないといった身体能力の過大評価から起こる外出時の転倒や疲労によって身体的負担があることが挙げられる（安心院，2014）。

乳幼児連れの移動制約として、高齢者に近い特徴として身体的な面では、疲れやすい事や体力

的に無理ができない、一人で行動できないなどの点がある。乳幼児特有のものとしては、①混んでいても目立つ電車に乗りたがる事、②電車では扉の近くや端の席が必要な事、③すぐに退屈する事④機嫌が悪いと座り込む事がある事、⑤他のものに気をとられやすい事、⑥子どもの心配がある事、⑦突発的に動く、⑧どこでも寝てしまう事が挙げられている（小塚・新崎・波床，2004）。また、ベビーカー使用者は垂直方向の移動や狭い幅の道、混雑した場所など物理的な環境に困難があり、安心して外出できない状況であると考えられる。自立歩行の子ども連れは身体的なことに困難を感じる事が多いことに加え、移動に困難が生じていることが他人にわかりづらいことに困難を感じていることが挙げられている。1歳から3歳までの子どものどの年齢においても約2割の子どもが扱いにくいと認知されており、親が扱いにくさを認知する主な理由は「自己主張」、「反抗」、「慣れにくさ・過敏さ」の3つである（高濱・渡辺，2006）。このことから乳幼児連れでの外出では子どもの扱いにくさなどから心理的にも障壁があることがわかる。上記のように、乳幼児連れの外出では、授乳、おむつ替えやトイレなど乳幼児期特有のものに加え、心理的な理由もあり、これらをクリアしていくことが外出しやすい環境づくりには不可欠であるといえる。

また、2011年にこども未来財団が3歳未満児を有する父母または現在妊娠中の母親及びその配偶者を対象に行った調査では、外出時に感じる不安や困難は「人混みを歩いているとき」、「段差の多い歩道をベビーカーで移動するとき」、「階段の上り下りをするとき」、「公共のトイレを使うとき」であり、課題としては「歩道の段差」、「安全な駐車場の整備」、「おむつ交換できるトイレの整備」、「授乳室の整備」等が挙げられている（こども未来財団，2011）。同様に、宮下・久保（2008）も、乳幼児連れの外出におけるバリアとして、おむつ交換・授乳・移動の問題があり、なかでも授乳室の不足が最大の障壁であることを報告している。

授乳については、ベビカムリサーチ vol.86（2007年度版）では全体の62%が授乳室以外の公共の場所で授乳したことがある経験があり、外出先で授乳室が近くにならないときの対応としては「授乳室以外の場所（公共の場所のベンチ、レストラン、カフェなど）」が42%、「遠くても授乳室など専用の場所を探して授乳する」が38%であった。ベビカムリサーチ vol.88-1（2009年度版）では授乳室が近くにならないときの対応として、「駐車中のマイカー車内で授乳する」が45%、「授乳室以外の個室（多目的トイレ、個室のあるレストラン、試着室などで授乳）を利用する」が15%、「遠くても授乳室など専用の場所を探す」が14%、「授乳室や個室的なところ以外の場所で隠しながら授乳する」が14%であった。このように乳幼児連れの外出において授乳の問題は大きな障壁であり、乳幼児連れが安心して外出するためには授乳室の整備が求められている。

村上・守本（2008）は乳幼児連れの外出において「通路の段差等でベビーカーが使いにくい」、「おむつ交換台がない」、「授乳できる場所がない」、「トイレにベビーキープがない」ことにバリアを感じている者が多いと述べている。また、子どもは排泄をうまくコントロールすることができずトイレを我慢できないため、すぐに対応しなくてはならない。乳幼児連れの外出の際にはおむつ替えに加えて、トイレは重要な課題であることがわかる。つまり、ケアが必要な乳幼児連れの外出のニーズは月齢によって変化する（沼尻，2012）ことから、子育て期におけるバリアの解消は単に道路の凹凸および段差の解消等のみではなく、乳幼児期の子育て特有の授乳設備等の設

置も必要であることを示している。

公共交通機関の利用に関して、立脇・舟橋・木多・鈴木・李（2004）は、駅舎においてベビーカー使用時の移動するときの手段としてはエレベータが最も多いが、その位置がわからず迷った経験があり人混みを避けるため等、ほとんどのベビーカー使用者が意識的に遠回りをしていることを明らかにしている。西本・上野・梶木（2010）は、ベビーカー使用時は、ベビーカーを広げそのまま前輪をあげて車両へ乗車する者が多く、車内では約97%がベビーカーを広げたままにしていることを明らかにしている。また、ベビーカー使用者がどのような道路環境にバリアを感じているのかを明らかにした研究（Mizuno & Tokuda, 2010）、点字ブロックが車いす使用者、高齢者、幼児の移動にどの程度バリアになっているのかを調べた研究（水野・徳田, 2010）のなかで一部取り上げられている。交通行動全般における認知的な満足度を示すSTS（Satisfaction with Travel Scale）尺度（Jakoosson, Gamble, Garling, Hagman, Polk, Ettema, Friman & Ollsen, 2011；鈴木・北川・藤井, 2012）を用い、ベビーカー連れの外出の難易度を欧州との先進諸国との国際比較を行った研究において、日本ではベビーカー連れの移動時に、周囲からの支援を受けた経験が欧州諸国より少ないことが示されている（谷口・大森, 2015）。

加えて、ベビーカーを折りたたむ際の保護者の指を挟む事故（多田, 2009；松本, 2009）、ベビーカー使用時の事故（大神・齋藤・大倉・村木, 2005）や子どものけが（Couper, Monkhouse, Busti & Thompson, 1994；Elizabeth, Edward & Robert, 2002；Macgregor, 2003；Vike, Stepanski, Ray, Lutz, Murrin & Chan, 2004）についての報告もあり、ベビーカーの使用方法について使用者に伝える必要があるとされている（大森, 2013）。

乳幼児連れが安全に安心して外出するためには、実際に乳幼児連れに必要とされる環境整備の状況や設備がどのような状態であるかの実地調査は少ない。乳幼児連れが安全に安心して外出するための調査は不可欠であり、その調査結果から課題を抽出し、改善案を具体的に示すことが重要となる。

第2節 乳幼児連れを取り巻く環境

1. 子育てバリアフリーに関する法整備

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（通称：ハートビル法；1994）と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称：交通バリアフリー法；2000）を拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：バリアフリー新法；2006）が施行され、公共交通機関では急速にバリアフリー化が進んだことにより、乳幼児連れの外出環境も向上してきた。しかし、これらの法律は高齢者や障害者、とりわけ車いす利用者等の身体障害者、視覚障害者の移動等が中心の対策である一方、同じく移動に制限がある乳幼児連れは直接の対象とはなっておらず、特に問題視されてこなかった。その理由としては、子育てが一過性のものであることなどが考えられる。

前述のように、1990年の前年度は合計特殊出生率が1.57となり、過去最低であった1966年の1.58を下回った。この1.57ショックを受け、政府は少子化対策を進めていくこととなった。これからの少子化対策の一つとして、次の時代を担う子どもを安全で安心して育てることのできる生活環境整備が求められている。また、そうした生活環境整備の中で衣食住に次ぐ重要性を有する移動や施設利用について、ユニバーサル社会の実現に向け、「乳幼児」を対象とした外出環境の整備、いわゆる「子育てバリアフリー」が求められている（国土交通省総合政策局，2011）。

(1) 今後の子育て支援のための施策の基本的方向について

乳幼児連れに対する環境整備をはじめとした施策は1994年に発表された「今後の子育て支援のための施策の基本的方向について」（エンゼルプラン）である。これは1989年の合計特殊出生率（1.57）が過去最低であった1966年の合計特殊出生率1.58を下回った「1.57ショック」を受け、少子化に対する危機から本格的に少子化対策の検討が開始されたものである。エンゼルプランでは子育てのための生活環境の整備の必要性が示され、「ベビーカー、自転車等の安全を確保するための幅の広い歩道、コミュニティ道路、通学路等安全な生活環境の整備」が今後10年間に取り組むべき重点施策として設定された。

(2) 少子化対策推進基本方針

1999年に少子化対策の指針として「少子化対策推進基本方針」が発表された。指針では、基本的な施策として「6.子育てを支援する住宅の普及など生活環境の整備」など6項目が挙げられた。そのなかで「(2)子ども連れでも安心して外出等ができる生活環境の整備」の必要性が示され、「安全な生活環境や遊び場の整備、子育てをしながら生涯学習、スポーツ、文化活動等に親しめる環境の整備、妊婦、子ども連れにとって利用しやすい公共交通機関の整備、安全な道路環境の整備、安全・安心なまちづくりの推進」が目標として設定された。

(3)重点的に推進すべき少子化対策の具体的実施計画について

少子化対策基本方針に基づき、同 1999 年に「重点的に推進すべき少子化対策の具体的実施計画について」（新エンゼルプラン）が策定された。新エンゼルプランでは、「8.住まいづくりやまちづくりによる子育ての支援」など 8 分野ごとに具体的な施策と目標が設定された。乳幼児の移動については、「(3)安全な生活環境や遊び場の確保」の必要性が示され、「コミュニティ道路や歩車共存道路などの整備、市街地における幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善などによるバリアフリー歩行空間ネットワーク形成を推進」が目標として設定された。

(4)少子化対策プラスワン

より具体的な少子化対策推進を目指し、2002 年に「少子化対策プラスワン」が発表された。少子化対策プラスワンでは、主な施策の中に「子育てを支援する生活環境の整備」、「妊婦や乳幼児を連れた人が安心して外出等できるような環境整備」として、「子育てバリアフリー」の概念がはじめて明示した。ハートビル法、交通バリアフリー法に基づき、「官庁施設をはじめとする公共施設や公共交通機関、多数の人が利用する建築物等を、乳幼児を連れた人が快適に利用できるよう、バリアフリー化の推進」の必要性が示された。「官庁施設や鉄道駅等の旅客施設において段差の解消（エレベーターの設置等）や誰にも使いやすいトイレの設置の推進、低床式路面電車の整備やノンステップバス等の導入の促進、ハートビル法に基づく義務付け措置の創設及び建築物設計者向けのガイドラインの作成等、公共施設への託児室設置や授乳コーナーの設置及び乳幼児と一緒に安心して利用できるトイレの改修等の市町村における子育てバリアフリーの取組の推進、子育てバリアフリーマップの作成・配布、公共交通機関や宿泊施設等のバリアフリー状況についての情報提供の推進」が目標として設定された。

(5)第 1 次少子化社会対策大綱

2003 年にはじめて総人口が減少し、合計特殊出生率（1.26）が過去最低となり、「少子化社会対策基本法」が施行され、第 15 条において「子どもを生み、育てる者が豊かで安心して生活することができる地域環境を整備するためのまちづくり」が明記されている。「少子化社会対策基本法」に基づく国の施策として 2004 年には「少子化社会対策大綱」が発表された。

大綱では「3つの視点」、「4つの重点課題」、「重点課題に取り組むための 28 の具体的な行動」が挙げられた。そのなかで「(26)子育てバリアフリーなどを推進する」ことの必要性が示され、「子ども連れの人を利用する建築物、公共交通機関及び公共施設等について段差の解消等バリアフリー化の推進、男性の利用にも配慮したベビーベッド等の設置されたトイレの整備、各種施設における乳幼児連れの人でも利用できる駐車施設の建物入口近くへの確保の促進、子育てバリアフリーマップの作成・配布や公共交通機関や宿泊施設等のバリアフリーの情報提供の推進及び子育てバリアフリーの普及啓発、子ども連れの人がかつ安心して通行することができる道路交通環境の整備」が目標として設定された。

(6)第1次少子化社会対策大綱に基づく重点的施策の具体的実施計画

少子化社会対策大綱の重点施策の効果的な推進のために2004年に「少子化対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画」(子ども・子育て応援プラン)が発表された。2005年度から2009年度までの5年間の具体的な施策と目標を掲げている。そのなかで、「妊婦、子ども及び子ども連れの人が安心して住み、街に出ることができる」ための「子育てバリアフリーなどの推進」の必要性が示された。具体的な施策として以下の項目について、今後5年間の目標が設定された(表1-2)。

表1-2. 「少子化対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画」(子ども・子育て応援プラン)

具体的な施策	今後5年間の目標
<p>建築物のバリアフリー化の促進</p> <p>不特定多数の者が利用する公共性の高い建築物について、段差の解消等のバリアフリー化を推進する。</p>	<p>2,000平方メートル以上の特別特定建築物の総ストックのうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合 約4割 (平成19年度までに達成) [15年度 約3割]</p>
<p>公共交通機関のバリアフリー化の推進</p> <p>交通バリアフリー法に基づき、公共交通機関における旅客施設や車両等のバリアフリー化を推進する。</p>	<p>1日の平均利用者数が5,000人以上の旅客施設(鉄道駅・航空旅客ターミナル等)のバリアフリー化(段差の解消)の割合 原則として、100% (平成22年までに達成) [15年度 44.1%]</p> <p>公共交通機関における車両等のバリアフリー化の割合</p> <p>鉄道車両・軌道車両 約30% [15年度 23.7%]</p> <p>ノンステップバス 20~25% [15年度 9.3%]</p> <p>船舶 約50% [15年度 4.4%] 航空機 約40% [15年度 32.1%] (平成22年までに達成)</p>

<p>歩行空間のバリアフリー化の推進</p> <p>交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善を推進する。</p>	<p>1日の平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路、信号機のバリアフリー化の割合</p> <p>道路 約5割〔15年度25%〕</p> <p>信号機 約8割〔14年度約4割〕</p> <p>(平成19年度までに達成)</p>
<p>あんしん歩行エリアの整備</p> <p>死傷事故発生割合の高い地区約1,000箇所を指定の上、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。</p>	<p>エリア内の死傷事故の抑止割合</p> <p>約2割(歩行者・自転車事故については約3割)</p> <p>(平成19年度までに達成)</p>
<p>安全・快適な道路交通環境の整備</p> <p>歩道・自転車道等の通行空間と自転車駐車場の整備を推進するとともに、「交通安全総点検」などによる子どもの視点に立った歩道の補修などの改善を推進する。</p>	
<p>都市公園のバリアフリー化等の推進</p> <p>都市公園において、妊婦、子ども及び子ども連れの人が使いやすいように、段差の解消等を図るとともに、安全確保に努め、安心できる遊び場の環境整備を図る。</p>	
<p>河川空間のバリアフリー化の推進</p> <p>妊婦、子ども及び子ども連れの人が安心して河川を訪れ、憩い楽しめる河川空間を創出するため、河川空間のバリアフリー化を推進する。</p>	
<p>海岸保全施設のバリアフリー化の推進</p> <p>妊婦、子ども及び子ども連れの人が日常生活の中で海辺に近づき、身近に自然と触れ合えるようにするため、海岸保全施設のバリアフリー化を推進する。</p>	
<p>歩車分離式信号の運用の推進</p> <p>歩行者と車両が交錯することにより、交通事故の発生が懸念される交差点において、歩行者と車両の通行を時間的に分離する信号制御の運用を推進する。</p>	

<p>建築物における事故防止対策の推進</p> <p>建築物等に係る事故情報の収集や提供により安全対策を推進し、子どもが、安全にかつ安心して利用できる環境を整備する。</p>	
<p>劇場等において、乳幼児同伴に配慮した区画された観覧室の設置の促進</p> <p>劇場等において、乳幼児同伴の利用者等に対応するため、周囲に気がねなく観覧できる区画された観覧室の設置を促進する。</p>	
<p>子育てバリアフリーの意識啓発等の推進</p> <p>市町村と地域住民が協働して、乳幼児とその親が外出する際の遊び場、授乳コーナー及び一時預かりの実施場所等を示したマップを作成し、子育て家庭に配布する取組や、妊婦、子ども及び子ども連れの人が安心して外出できるよう、周囲に思いやりの心を持った行動を促すような意識啓発の取組を推進する。</p> <p>また、交通バリアフリー教室の開催やバリアフリーボランティアの普及に努め、「心のバリアフリー社会」を実現する。さらに、鉄道駅等の旅客施設や宿泊施設のバリアフリー化の状況に関する情報提供を推進する。</p>	<p>子育てバリアフリーマップの取組を全市町村で浸透</p>
<p>輸送分野における子育て支援活動の推進</p> <p>タクシー事業者と子育て支援センター等が連携し、安全で安心して利用できる幼児送迎サービスを提供するための個別輸送サービス（STS（スペシャル・トランスポート・サービス））について実証実験を行い、その普及を図る。</p>	
<p>育児にかかる製品の安全性の確保</p> <p>製品に関する事故情報の収集・調査等により、製品による事故の未然・再発防止及び製品の安全性を図る。</p>	

しかし、2008年時点の子育てバリアフリーの現状をみると、特定道路のバリアフリー化率は51%であり、バリアフリー化された都市公園の割合及び不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化率、公共交通機関における車両等のバリアフリー化率はいずれも50%以下の数値を示しており、子育てのための環境整備は必ずしも十分とはいえない状況である。

(7)第2次少子化社会対策大綱

2010年に子どもと子育てを応援する社会を目指し「子ども・子育てビジョン」は発表された。

「チルドレンファースト」の立場に立ち、「1. 社会全体で子育てを支える、2. 希望がかなえられる」という基本的な考え方をもとに、“生命（命）と育ちを大切にする”、“困っている声に応じる”、“生活（くらし）を支える”の3つの大切な姿勢を踏まえ、「目指すべき社会への政策4本柱」と「12の主要施策」を示している。「(10)子どもが住まいやまちの中で安全・安心にすらせるように」のなかで「子育てバリアフリーの推進（段差の解消、子育て世帯にやさしいトイレの整備等）」の必要性が示され、今後5年間の目標が設定された（表1-3）。

表1-3. 参考指標（「子ども・子育てビジョン」別添2「施策に関する数値目標」の参考）

項目	現状(H20年度)	目標(H26年度)
特定道路におけるバリアフリー化率 * 駅、官公庁施設、病院等を相互に連結する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、指定された道路	51% (H19年度)	75%(H24年度)
主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率	86%	100%(H24年度)
旅客施設のバリアフリー化率 * 1日当たりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港旅客ターミナル）	71.6%	100%(H24年度)
園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合	約44% (H19年度)	100%(H24年度)
不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 * 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡以上のものを新築等する際に段差解消等のバリアフリー化を実施	44% (H19年度)	50%(H24年度)
バリアフリー化された鉄軌道車両の導入割合	41.3%	約50%(H22年度)
低床化されたバス車両の導入割合	41.7%	100%(H27年度)
ノンステップバスの導入割合	23.0%	約30%(H22年度)
バリアフリー化された旅客船の導入割合	16.4%	約50%(H22年度)
バリアフリー化された航空機の導入割合	64.3%	約65%(H22年度)

(8)第3次少子化社会対策大綱

現在の我が国の少子化は国家に至るまで多大な影響を与えており、社会経済を揺るがす危機的状況であることを受け、少子化社会対策大綱は少子化社会対策基本法に基づく総合的かつ長期的な少子化に対処するための施策の指針であり、結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会の実現に向けて、社会全体で行動を起こすべきであるとして、2015年3月に閣議決定された。2006年、

2012年に続き、今回が3回目である。5つの基本的な考え方をもとに5項目の重点課題を設定している。

「IV きめ細かな少子化対策の推進 (2)社会全体で行動し、少子化対策を推進する」のなかで(結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会づくり)として、「安心して妊娠・出産、子育てをする上で、妊娠中の方や子供連れで外出する際に生じる様々な支障を取り除き、外出しやすい環境を整備することが重要である。こうした環境整備は、若い世代が妊娠・出産、子育てに対して前向きに考えることにもつながる。マタニティマーク、ベビーカーマークの普及など、妊娠中や子育て時のバリアフリー化を進めるとともに、地域において子供連れにお得なサービスを提供する取り組みの全国展開などを行う。重点課題に加え、長期的視点に立って、きめ細かな少子化対策を総合的に推進する。具体的には、別添1に掲げる施策を講ずる」としている(表1-4)。

① 結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会づくり

(マタニティマーク、ベビーカーマークの普及啓発)

○マタニティマーク、ベビーカーマークの普及啓発

- ・社会全体で妊産婦に対する優しい環境づくりを推進する「マタニティマーク」の普及を図る。
- ・公共交通機関等においてベビーカーを適切に利用でき、乳幼児と外出しやすくなるよう、「ベビーカーマーク」の普及を図る。

(妊娠中の方や子供連れに優しい施設や外出しやすい環境整備)

○駅や小売店等を活用した子供との外出を応援するサービス等の提供、公共交通機関での子供連れ家族への配慮などの環境整備

- ・子供を連れての外出が、支障が少なく楽しいものとなるよう、駅や小売店等において、子供との外出を応援するためのサービス等の提供が行われるよう要請し、環境の整備を図る。あわせて、公共交通機関において優先的な乗車など、子供連れの家族への配慮が行われるよう要請する。その際、多子世帯や多胎児のいる世帯は、子供を連れての外出の負担がより大きいことに配慮する。

○子育てバリアフリーの推進

- ・ユニバーサル・デザインの考え方を踏まえ、都市公園や公共性の高い建築物、公共交通機関における旅客施設や車両等において、段差の解消や、妊婦や子育て世帯に優しいトイレの整備等のバリアフリー化を推進する。

○道路交通環境の整備

- ・歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図るとともに、市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するために、区域(ゾーン)を設定し、速度抑制や通過交通の抑制・排除を図る。

表 1-4. 施策に関する数値目標（別添 2「施策に関する数値目標」の参考）

項目	目標 (2019 年度末/2020 年)	現状 (大綱制定時の直近値)
マタニティマークの認知度	50.0% (2018 年度)	45.6% (2014 年度)
ベビーカーマークの認知度	50.0% (2020 年度)	—
共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで 車いす・ベビーカーで通行可能な住宅 ストックの比率	28% (2020 年度)	16% (2008 年度)
特定道路におけるバリアフリー化率	100% (2020 年度)	83% (2013 年度)
主要な生活関連経路における信号機等の バリアフリー化率	100% (2016 年度)	97.8% (2013 年度末)
旅客施設のバリアフリー化率	100% (2020 年度)	83.3% (2013 年度末)
園路及び広場がバリアフリー化された都市 公園の割合	約 60% (2020 年度)	48% (2012 年度末)
不特定多数の者等が利用する一定の建築物の バリアフリー化率	約 60% (2020 年度)	53.6% (2013 年度)
バリアフリー化された鉄軌道車両の導入割合	約 70% (2020 年度)	59.5% (2013 年度)
ノンステップバスの導入割合	約 70% (2020 年度)	33.2% (2013 年度)
リフト付きバスの導入割合	約 25% (2020 年度)	3.9% (2013 年度)
バリアフリー化された旅客船の導入割合	約 50% (2020 年度)	28.6% (2013 年度)
バリアフリー化された航空機の導入割合	100% (2020 年度)	92.8% (2013 年度)
福祉タクシーの導入台数	約 28,000 台(2020 年度)	13,978 台 (2013 年度)

加えて、「ベビーカーが利用できる施設等を表示する図記号」及び「ベビーカーの使用を禁止する場
合に表示する図記号」が、JIS Z 8210（案内用図記号）に追加（2015 年 5 月）された。

2. 乳幼児連れの移動に配慮したまちづくりの取り組み

(1)交通バリアフリーに関する法整備

公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編・車両等編（2013 年 6 月）では、ガイドラインの対象者である乳幼児連れについて「動くことに困っている人」として、そのニーズを以下のようにまとめている。

ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより、

- ・階段、段差などの昇降が困難（特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である）
- ・長時間の立位が困難（子どもを抱きかかえている場合など）
- ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある

- ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 等

また、乳幼児連れの円滑な移動のために様々な配慮が必要とし、「人ごみの中で移動しにくい」「ベビーカーを畳んで子どもを抱えなくては行けない場合、特にバランスを崩しやすく危険である」「ベビーカーや大きな荷物を持っている場合、また子どもが不意な行動をとる場合などに他の人の迷惑になったり、危険な場合があったりするため、公共交通機関の利用に心理的なバリアを感じている」を挙げている。

乳幼児連れに関わる事項としては、旅客施設編では、「(7)車椅子等とともにベビーカーでの利用にも配慮したエレベータ設置が望ましいこと等の明確化」をし、近年のベビーカー利用の増加を踏まえ、円滑な利用促進を図るためベビーカーでの利用にも配慮したエレベーター設置が望ましいなど、特に配慮の必要な整備内容について明確にしている。車両等編では、「(5) 車椅子等とともにベビーカーの利用にも配慮した車両内のスペース確保が望ましいこと等の明確化」として、近年のベビーカー利用の増加を踏まえ、円滑な利用促進を図るためベビーカーでの利用にも配慮した車内のスペース確保が望ましいなど、特に配慮の必要な整備内容について明確に記述している。

(2)乳幼児連れが移動するのに配慮した空間構成 —単位空間—

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(2003)では、道路利用者の基本的な寸法を以下のように示している(表 1-5)。

表 1-5. 道路利用者の基本的な寸法

	人(成人男子、荷物等なし)	自転車	車いす
静止状態	幅 45cm	幅 60cm	幅 70cm
通行時	幅 70~75cm	幅 100cm	幅 100cm

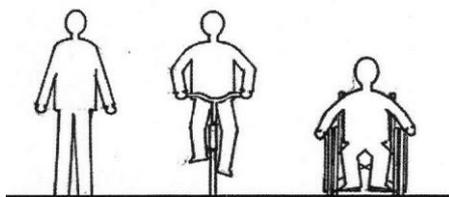


図 1-1. 道路利用者の基本的な寸法

「第 2 章 歩道等」では、歩道及び自転車歩行者道の幅員設定の考え方のなかで、ベビーカー使用時は 75cm とされている。これは、一般人の通行時、つまりベビーカーのない状態の基本的な寸法と同じである。

福岡市福祉のまちづくり条例に基づいた「福岡市施設整備マニュアル改訂版 2014」では、ベビ

ーカーの動作寸法として、幅 45～50cm 程度、長さ 140cm 程度としている。乳幼児連れと同様、移動制約者である車いす使用者の動作寸法は、「車いす使用者が通過しやすい寸法」90cm、としている。

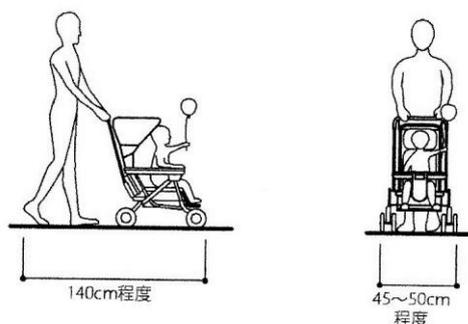


図 1-2. ベビーカー使用時の動作寸法 —移動寸法—

「福岡市施設整備マニュアル改訂版 2014」におけるベビーカー使用時の動作寸法について、幅 45～50cm 程度とされているが、車いすの基本寸法は全幅 70cm 以下、全長 120cm 以下とされている。ベビーカーの幅は大型化しており、60cm 近いものも増加しているため、ベビーカーの動作寸法は車いす使用者に近い寸法が必要になる。前述の「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(2003) ではベビーカー使用者は一般の人と同様の寸法とされているが、むしろ車いす使用者に近い寸法が必要になる。「人 < ベビーカー < 車いす使用者」という考え方が必要である。

人は五感に基づき空間を認識しており、感覚ごとに空間を知覚して単位となる領域(単位空間)を認識し、それらを総合的に判断して1つの空間として認識している(下野・宇野, 2013)。清水・山本・佐藤・小林・姫野(2008)では、「人間の周りには、目には見えないが、ある大きさを持った領域(パーソナルスペース)が存在しており、これは自分以外の人やモノとの距離によって生じる領域である。モノ側からみると、一定の領域をモノ自身が持っていると考えられる。「単位空間」とはこうした人とモノの間に存在する領域」と定義している。

バリアフリー新法に基づく「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計基準」(2007)では、「第2章 単位空間等の設計」の一部に、乳幼児連れや子どもについて、以下のように記載されている(表 1-6)。

表 1-6. 乳幼児連れに関する設計に関する記載

2.2.1 駐車場の設計基準

◆設計のポイント◆

④車いす使用者専用駐車場の他、建物に近い位置に上・下肢障害者や妊婦、けが人、乳幼児連れ（傍線は筆者によるもの、以下同様）利用者等も利用できる駐車施設を確保する。

(5)表示

留意点：車いす使用者専用である旨の表示

車いす使用者、上・下肢障害者、妊婦、けが人、乳幼児連れ利用者等も利用できる車いす使用者用駐車施設に、障害のない人の自動車が駐車してしまうと、車いす使用者等の乗った自動車が駐車できないため、専用である旨を表示する必要がある。

2.3 建物の出入り口

(2)戸の形式

③回転戸

回転戸は設けないことが望ましく、もし設ける場合は、高齢者、障害者、子ども等が使いやすい引き戸、開き戸を併設することが望ましい。

2.7 便所

◆設計の考え方◆

1)個別機能を備えた便房の設置

多様な利用者のニーズに的確に対応するとともに、多機能便房における利用集中を軽減するために、車いす使用者便房およびオストメイト用設備を有する便房のほか、乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便房等の個別機能を備えた便房も設置する。

2.7.1 個別機能を備えた便房の設計基準

(4)乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便房

①設置数

乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便所では、ベビーカーと共に入ることの可能なゆとりのある広さを有する便房又は乳幼児いす等の乳幼児を座らせることのできる設備を設けた便房を、少なくとも1以上（男女の別があるときはそれぞれ1以上）設けることが望ましい。

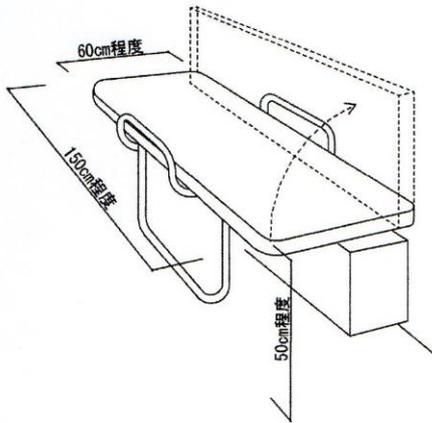
②乳幼児用ベッド

乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便所又は便房には、乳幼児用ベッドや乳幼児のおむつ換えができる設備を、少なくとも1以上（男女の別があるときはそれぞれ1以上）設けることが望ましい。

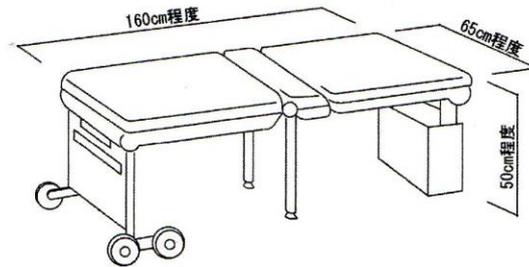
便所・洗面所 3

● 大型ベッド

○ 大型ベッド 1
(幼児～大人まで：折畳み収納型)

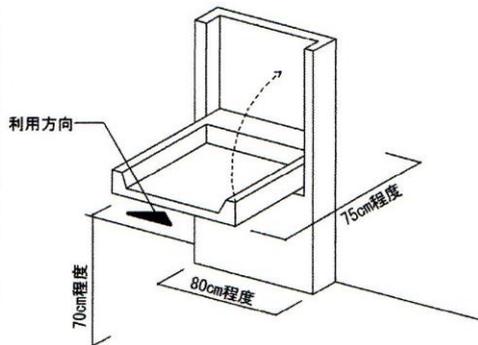


○ 大型ベッド 2
(幼児～大人まで：折畳み収納型)

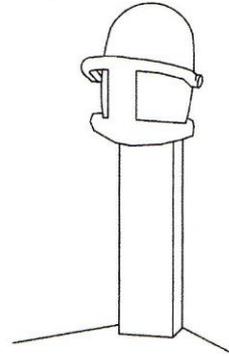


● 乳幼児用ベッド・乳幼児用いす

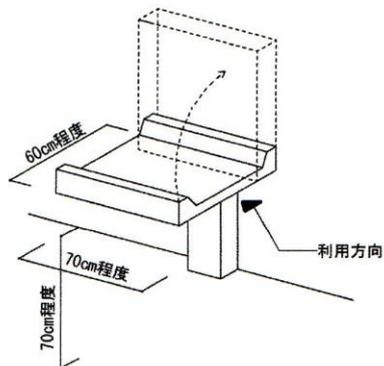
○ 壁・床取付乳幼児用ベッド
(生後1ヶ月～2歳半程度)



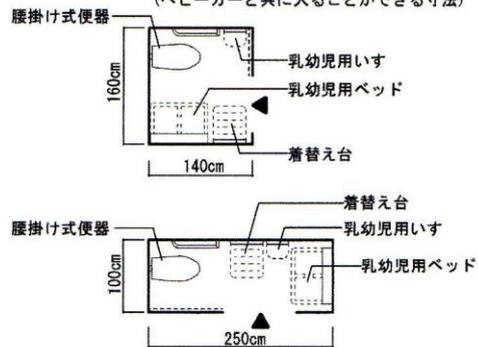
○ 乳幼児用いす
(生後5ヶ月～2歳半程度)



○ 壁取り付け乳幼児用ベッド
(生後1ヶ月～2歳半程度)



○ 乳幼児連れに配慮した便所の寸法例
(ベビーカーと共に入ることができる寸法)



2.13F.1 乳幼児用設備

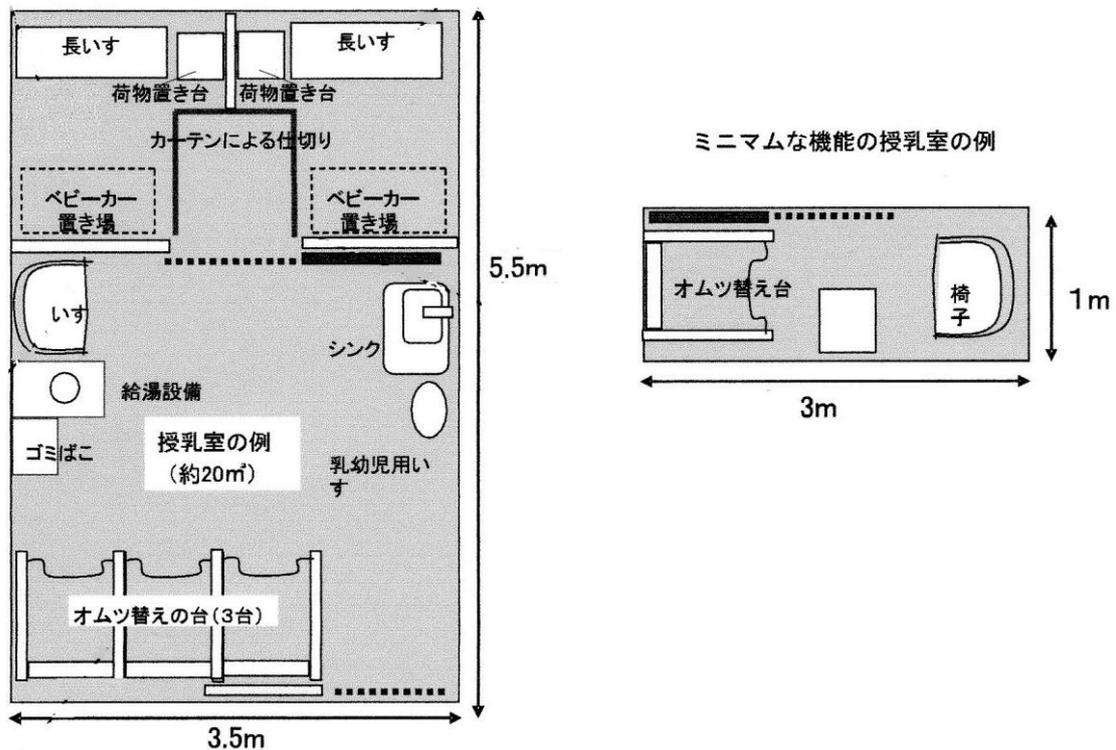
乳幼児連れ利用者が利用する施設では、以下のような設備を設けることが望ましい。なお、男性も利用できるよう十分配慮をすることが望ましい。

(1)授乳及びおむつ替えのための設備

- ・母乳及び哺乳びんによる授乳に対応した、授乳スペースを設けることが望ましい。
- ・授乳のためのスペースは区切られた空間とし、授乳のためのいすを設置することが望ましい。
- ・授乳のためのスペースには、おむつ替えのための台等を適切に設けることが望ましい。
- ・出入口は、ベビーカーの利用に配慮した幅員と戸の形式とすることが望ましい。
- ・出入口付近には授乳のためのスペースである旨を表示することが望ましい。

(2)便所内の設備

- ・2.7.1 個別機能を備えた便房の設計基準 (4)乳幼児連れに配慮した設備を有する便房参照



3. 諸外国における乳幼児連れの外出に配慮した取り組み

(1)アメリカ

アメリカには、乳幼児連れの子育てバリアフリーに関する直接的な法律はない。「障害のあるアメリカ人に関する法律 (Americans with Disabilities Act:ADA)」(1990) が存在するが、この法律は障害者の人権擁護を目的とした包括的差別禁止法であり、労働、余暇活動、移動、通信など、日常生活に必要なあらゆる活動について、障害を理由にしての差別と障壁を取り除くために規定されている。その対象である「障害者」は①主たる生活活動の1ないしそれ以上を実質的に制限する身体あるいは精神障害者、②上記の障害の過去の記録、③そのような障害があるとみなされることであり、乳幼児連れは直接の対象として含まれてはいない。1991年には、ADAの基準に基づき、「建物および施設のアクセシビリティ・ガイドライン (Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities: ADAAG)」が策定された。

(2)イギリス

イギリスにおいても、アメリカと同様、子育てバリアフリーに関する直接的な法律はない。1985年、「運輸法」において、地域交通局の高齢者・障害者への配慮、1995年「障害者差別禁止法 (Disabilities discrimination Act:DDA)」においてすべての交通のバリアフリー化が義務付けられた。建築物に関するバリアフリー化の規制は建築規則パート M (Building regulations Part M) および DDA 第3部に規定されている。パート M は障害者のためのアクセスおよび施設に関しての規定であり、対象者である「障害者」は①歩行能力が制限される障害、または移動に車いすを使わなければならない障害、②聴覚障害または視覚障害であり、乳幼児連れは直接の対象として含まれていない。2010年に平等法が制定され、DDAは廃止された。

(3)フランス

1975年「障害者福祉基本法 (Loi d'orientation en Faveur des personnes handicapées)」において、障害者が自立するためのケア・教育・訓練・雇用等の提供は国の義務であるとしている。建築物におけるバリアフリーは障害者福祉基本法の建築物に関する適用政令であるデクレ (Decret №78-106) のなかで定められている。その概要は、2005年に生活全般に関わり、道路・電車・建物を対象として都市のアクセシビリティを高めるための法律が施行された (Bulletin Official: Accessibilités de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme: 権利と機会の平等性、障害者の参加および市民の権利)。この法律が規定する対象者は(イ)障害者全般、(ロ)移動制約者 (高齢者、妊婦、ベビーカー、荷物を持っている人など) 全てを含む。フランスでは、建物、交通施設のバリアフリー化に乳幼児連れ移動者への視点は含まれている。具体的には、バリアフリー化におむつ交換台の設置や授乳室の整備などである。このようにフランスにおける都市のアクセシビリティに関する法律は、ベビーカー利用者や乳幼児連れを移動制約者として位置づけられている。加えて、フランスでは移動制約者を優先することは義務であり、社会規範として浸透している。また、国境付近では、EUのバリアフリー整備のための技術的な仕様書が適応さ

れている。そのなかで電車の車両・駅施設については、交通弱者に配慮した詳細な規則があり、おむつ交換台や授乳室についても規定されている。

(4)イタリア

イタリアの道路交通法に関する大枠は、道路交通法（統一交通法典「IL NUOVO della strada 2011」）に規定されている。交通バリアフリーに関する規定としては、1996年の大統領令 503 号が重要であり、以前は身体障害者に限定した命令的な法律でしかなかったが、現在は身障者のみならず全ての市民が社会的空間を何ら障害なく使えるようにする、というものに変更された。このように、イタリアでの交通バリアフリーを規定する法律では、その対象を「全ての市民」としており、乳幼児連れが含まれている。

(5)ドイツ

国の法律にバリア解消について、「物理的バリア」と「コミュニケーションのバリア」の両方について記述されている。バリアフリー対策として、車両内には車いす・ベビーカースペースを設けることになっており、広さは車いす1台・ベビーカー1台、またはベビーカーが2台置ける。デンマークと同様、列車・トラム・バスの車両内でベビーカーをたたむ習慣はない。

フランクフルトでは、障害者用駐車スペースとは別に「親と子ども (Eltern + Kind)」がある (写真 1-1、写真 1-2)。

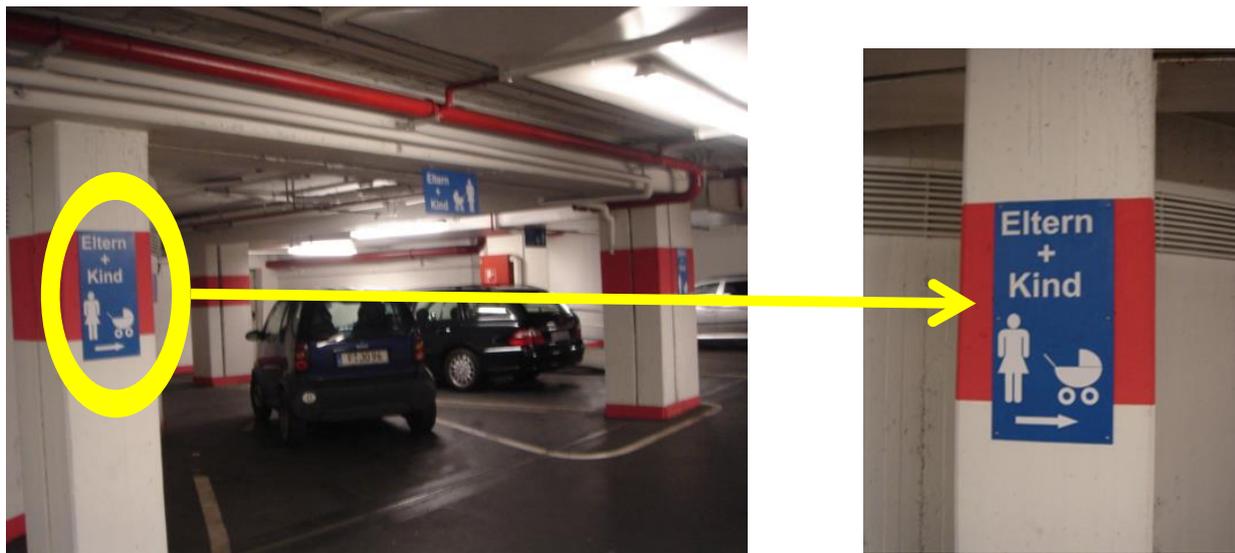


写真 1-1：フランクフルト大聖堂付近の駐車場（写真撮影：徳田克己・水野智美）

写真 1-2：「親と子ども (Eltern + Kind)」駐車スペース表示（写真撮影：徳田克己・水野智美）

(6) スウェーデン

スウェーデンの交通対策は、ノーマライゼーションに基づいて実施され、「移動は人間として当然の権利であり、交通システムなどが個人のニーズに合わせていくべきである」という考え方である。1979年「公共交通機関の障害者用施設に関する法律」ではすべての交通のバリアフリー化の義務、1980年「社会サービス法」ではすべてのコミュニティに STS (Special Transport Service) の提供を義務付けた。これらの法律によって、乳幼児連れも対象となった。

ストックホルムのバスにはベビーカー表示がある (写真 1-3、写真 1-4)



写真 1-3 : バスのベビーカー表示 (ストックホルム) (写真撮影 : 徳田克己・水野智美)

写真 1-4 : バスのベビーカー表示を拡大したもの (ストックホルム)

(写真撮影 : 徳田克己・水野智美)

(7)デンマーク

デンマークの鉄道では、1983年から一部の車両でベビーカー優先マークが表示されるようになった（写真 1-5～写真 1-7）。コペンハーゲン近郊のバスは、すべてが低床バスで、車両内には車いす・ベビーカースペースが設けられている。大きなベビーカーでも 2 台ほど収まるスペースであるため、ベビーカーを折りたたむ必要がない。



写真 1-5：路面電車に乗り込むベビーカー（コペンハーゲン）（写真撮影：徳田克己・水野智美）



写真 1-6：ベビーカー置き場表示（コペンハーゲン）（写真撮影：徳田克己・水野智美）



写真 1-7：ベビーカー置き場に折り畳まずに置いてあるベビーカー（コペンハーゲン）
（写真撮影：徳田克己・水野智美）

(8)ノルウェー

オスロ空港にはベビーカー使用者のルート案内の表示があり（写真 1-8）、ベビーカー使用者が迷わずにルート選択ができるようになっている。バスにはベビーカー表示とベビーカー使用者が乗車時に押すボタンがある（写真 1-9）。



写真 1-8：ベビーカー使用者のルート案内の表示（オスロ空港）（写真撮影：徳田克己・水野智美）



写真 1-9 : ベビーカー表示とボタン (オスロ) (写真撮影 : 徳田克己・水野智美)

第 3 節 乳幼児連れが外出する際に使用するもの

1. ベビーカー

SG マーク (Safe Goods 安全な製品) は一般財団法人製品安全協会が定めた安全基準に適合していることを認証したことを示したマークである。乳母車にも 2009 年に乳母車の認定基準及び検査確認方法が改訂されている。その中で以下の 2 型に分類されている。

A 型 : 新生児期を過ぎたまだ首の座らない乳児から、又は一人でおすわりができる月齢 (腰がすわる) 月齢になる前から使用でき、最長でも 48 ヶ月までの間で使用期間を定めた乳母車



写真 1-10 : A 型ベビーカー (コンビホームページより引用)

B 型：座位姿勢で使用する乳母車であり、おすわりができる時期から使用でき、最長でも 48 ヶ月までの間で使用期間を定めた乳母車



写真 1-11：B 型ベビーカー（アプリカホームページより引用）

日本の狭い住環境では、当初から折り畳めるコンパクトなベビーカーが人気だったが、さらに車社会になって持ち上げ易い軽量なものが好まれるようになった。1990 年代後半からは機能だけでなく、デザインにも消費者の興味に移り、2003 年にはデザイン性の高い輸入ベビーカーに人気が集まったことから、それを機にベビーカーのデザインは多種多様になる。ベビーカーもファッションの一部として捉えられ始め、子育て事態のファッション化を後押しした（新福・十代田・津々見，2009）。

2. 散歩車（避難車・散歩カー）

散歩車（避難車・散歩カー）はそうした散歩や災害時の避難行動の際に使用される多人数の乳幼児を乗せることができる大型乳母車である。



写真 1-12：散歩カー（学研ホームページより引用）

3. 誘導ロープ

誘導ロープは等間隔にリングがついているロープである。散歩の際に乳幼児は片手でそのリングを持ち、1列で歩く。保育者にとっては子どもの人数の確認ができるという利点があり、緊急避難時にも使用する。



写真 1-13：誘導ロープ（学研 HP より引用）

4. 迷子防止用リュック・ベビーハーネス

迷子防止用リュック・ベビーハーネスは、徒歩での外出時に歩き始めの歩行が安定しない子どもを事故から守るために、保護者から離れないようつなぐ紐のことである。



写真 1-5：迷子防止用リュック・ベビーハーネス（Amazon ホームページより引用）

第 4 節 本研究の目的

1. 本研究の目的

本研究では乳幼児連れの外出時の不安や外出時に遭遇した困難や危険に対するニーズを整理し、質問紙調査のなかでバリアとして挙げた箇所の実地調査により、乳幼児連れの外出時の問題点を明確化する。これらにより、乳幼児連れが安心して外出しやすい環境に関する課題の明確化と改善案を提示することを目的とする。

2. 本論文の構成

本研究は、「第1章 問題の所在と目的」、「第2章 保育士が感じる乳幼児連れでの散歩におけるバリアに関する研究」、「第3章 保護者が感じる乳幼児連れでの外出におけるバリアに関する研究」、「第4章 フィールドワーク調査」、「第5章 総合考察」の計5章から構成される。

第1章 問題の所在と目的

第2章 保育士が感じる乳幼児連れでの散歩におけるバリアに関する研究

第3章 保護者が感じる乳幼児連れでの外出におけるバリアに関する研究

第4章 フィールドワーク調査

第5章 総括

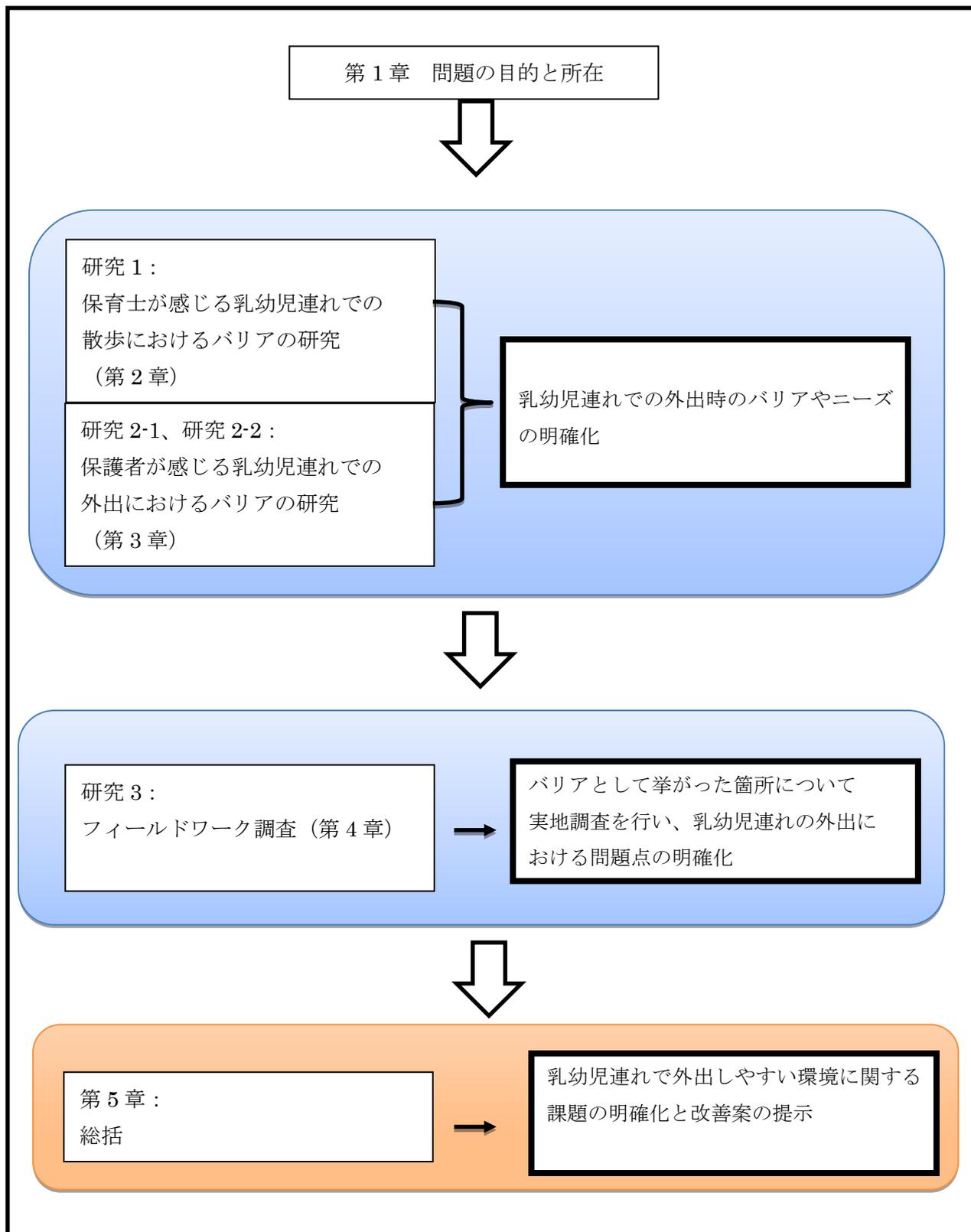


図1-3. 本研究の構成

第2章

保育士が感じる乳幼児連れでの
散歩におけるバリアに関する研究

第1節 目的

本研究は、保育所に勤務する保育士を対象に質問紙調査を行い、保育活動中の散歩をする際に、移動する上で、ヒヤリハットを含めてどのようなことをバリアと感じているのかを明らかにすることを目的とする。

第2節 方法

1. 調査対象者

調査対象者は、全国の6箇所（宮城、東京、静岡、大阪、福岡、沖縄）で開催された、保育所に勤務する保育士を対象とした研修会に参加した保育士1000名に質問紙を配布し、595名から回答を得た（回収率59.5%）。

2. 方法

(1)調査手続き

研修会の主催者に調査への協力を依頼し、承諾を頂いた研修会において質問紙を配布し、研修会の開始前および終了後に回答するように依頼した。参加者は質問紙の説明を読み、調査協力が得られた場合は研修会の開始前および終了後に回答し、留置法を用いて回収した。

質問紙調査は個人情報の観点から無記名の自記式で実施した。

(2)調査項目

調査項目は水野・八幡・徳田（2013）が保育者を対象に保育活動中の散歩で子どもに生じる危険や問題を尋ねた調査項目を参考に作成した。調査対象者および保育所の立地状況に関する項目（4項目）、散歩の実施状況に関する項目（3項目）、散歩中に人にぶつかった経験（8項目）、散歩カーやベビーカーを使用して散歩する保育士が感じるバリア（11項目）、子どもを連れて散歩をしている保育士が感じるバリア（12項目）について、それぞれ「非常に困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ねた。また、実際に保育士が困っていること（1項目）、自治体や他の人に配慮してほしいこと（1項目）について自由記述式で尋ねた。

(3)調査期間

調査期間は2013年7月～8月であった。

(4)倫理的配慮

本研究は新島学園短期大学研究倫理委員会における研究倫理審査の承認を受けている（承認番号：2016-001号）。

第3節 結果と考察

1. 保育士の属性と保育所の立地状況

表 2-1 に保育士の属性と保育所の立地状況を示した。調査対象者でクラスを担当している者は 88% (524 名)、クラスを担当していない者は 9% (56 名)、不明 3% (15 名) であった。クラス担当者の担任クラスは 0 歳児 7% (39 名)、1 歳児 16% (82 名)、2 歳児 19% (97 名)、3 歳児 18% (92 名)、4 歳児 15% (76 名)、5 歳児 14% (72 名)、3 歳未満の異年齢児混合クラス 5% (27 名)、3 歳以上の異年齢児混合クラス 6% (34 名)、不明 1% (5 名) であった。

また、調査対象者が勤務する保育所は、公立 24% (141 名)、私立 71% (421 名)、不明 5% (33 名) であった。保育所の所在地は愛知県 12% (69 名)、福岡県 9% (56 名)、東京都 7% (44 名)、静岡県 7% (42 名)、佐賀県 6% (39 名)、千葉県 6% (38 名)、神奈川県 5% (32 名)、長崎県 4% (26 名)、沖縄県 4% (24 名)、宮城県 4% (23 名)、埼玉県 3% (20 名)、青森県・茨城県・宮崎県 2% (13 名)、大分県 2% (10 名)、三重県 (以下、1%)、鹿児島県、栃木県、兵庫県、岩手県、福島県、山形県、山梨県、秋田県、新潟県、愛媛県、岐阜県、奈良県、不明 5% (30 名) であった。

園の出入り口に面している道路の交通量を「非常に多い」から「非常に少ない」まで 4 件法で尋ねたところ、「非常に多い」9% (55 園)、「やや多い」40% (240 園)、「やや少ない」35% (210 園)、「非常に少ない」11% (68 園)、不明 4% (22 園) であった。また、散歩に行く範囲に交通量の多い道路があるかを尋ねたところ、「交通量の多いところがある」と答えたのは 73% (435 園) であった。山田 (2010) は保育者による保育環境としての都市環境評価として、園の前の道路の交通量が多く危険であったり、人も多く混沌としていることを不満に感じている保育士が多いことを指摘している。中家・足立 (2012) は散歩の取り組みの現状調査の中で散歩のルート選定では「交通量の少ない道」を重視することを指摘している。これらのことから交通量が多いことで子どもに事故やけがの可能性のあることを保育士が懸念していることが推測できる。

表 2-1. 保育者の属性と保育所の立地状況

クラス担当の有無	クラス担当あり	524名	(88%)
	クラス担当なし	56名	(9%)
担当クラスの年齢	0歳児	39名	(7%)
	1歳児	82名	(16%)
	2歳児	97名	(19%)
	3歳児	92名	(18%)
	4歳児	76名	(15%)
	5歳児	72名	(14%)
	3歳未満の異年齢混合クラス	27名	(5%)
	3歳以上の異年齢混合クラス	34名	(6%)
園の出入り口の交通量	非常に多い	55名	(9%)
	やや多い	240名	(40%)
	やや少ない	210名	(35%)
	非常に少ない	68名	(11%)
散歩に行く範囲の交通量	多いところがある	435名	(73%)
	多いところはない	130名	(22%)

(N=595)

2. 散歩の実施状況

散歩の実施状況について、3歳未満児と3歳以上児に分けて分析を行った。3歳未満児と3歳以上児に分けた理由としては、以下の4点が挙げられる。まず、子ども子育て新制度のなかで施設型給付等の支援を受ける子どもの認定区分が満3歳未満と満3歳以上で分けられていることである。2つ目は、保育所や認定こども園では0～2歳児クラスを3歳未満児クラス、3歳以上のクラスを3歳以上児と区別することが多いからである。3つ目は保育所保育指針のなかで、「乳児保育に関わる配慮事項」、「3歳未満児の保育に関わる配慮事項」、「3歳以上児の保育に関わる配慮事項」と年齢によって保育の内容を分けて記載していることである。4つ目は子どもの運動能力の発達面から考えると、乳幼児の運動機能通過率（厚生労働省、2011）ではひとり歩きは1年3～4ヶ月で全体の90%以上の子どもが可能になるとしている。また、2歳を過ぎると転ばずに上手に走ることができる（大西、2012）。これらのことから3歳以上になると歩行に関しての問題はなくなると考えられるため、3歳未満児と3歳以上児に分けて分析を実施した。

担当するクラスにおいて散歩に行く頻度について尋ねたところ、3歳未満児クラスでは散歩に行く頻度について、「週に1,2回行く」31%（74名）と答えた者が一番多く、次いで「月に1,2回行く」30%（73名）、「毎日行く」12%（28名）、「週に3,4回行く」11%（26名）、その他16%（39名）であった（表2-2）。1回の散歩時間については、「16～30分」42%（97名）と答えた者が一番多く、次いで「31～45分」が31%（71名）、「46～60分」が19%（45名）、「0～15分」

が 5% (12 名)、「61～75 分」が 2% (4 名)、「75～90 分」が 1% (2 名)、「90 分以上」と答えた者はいなかった (表 2-3)。散歩の際に利用するものとしては、「散歩カー」と答えた者が 30% (70 名)、「ベビーカー」19% (44 名)、「誘導ロープ」19% (43 名)、その他 1% (2 名)であった (表 2-4)。

3 歳以上児クラスでは散歩に行く頻度については、「月に 1,2 回行く」45% (123 名)と答えた者が一番多く、次いで「週に 1,2 回行く」31% (83 名)、「週に 3,4 回行く」7% (20 名)、「毎日行く」2% (6 名)、「その他」14% (39 名)であった (表 2-2)。1 回の散歩時間については、「46～60 分」が 36% (93 名)と答えた者が一番多く、次いで「16～30 分」が 25% (66 名)、「31～45 分」が 21% (56 名)、「0～15 分」が 4% (10 名)、「61～75 分」が 6% (15 名)、「75～90 分」が 7% (17 名)、「90 分以上」は 2% (4 名)であった (表 2-3)。

3 歳未満児クラスと 3 歳以上児クラスについて、散歩の頻度で χ^2 検定を行ったところ、有意な差が見られた ($\chi^2 (2) = 24.839, p < 0.05$)。同様に、散歩時間についても χ^2 検定を行ったところ、有意な差が見られた ($\chi^2 (2) = 30.341, p < 0.05$)。このことにより、3 歳未満児クラスは散歩の頻度、散歩時間について 3 歳以上児クラスより少ないことが明らかになった。

また、3 歳未満児クラスと 3 歳以上児クラスについて園の出入り口の交通量で χ^2 検定を行ったところ、有意な差は見られなかった ($\chi^2 (2) = 0.219, n.s.$)。同様に、3 歳未満児クラスと 3 歳以上児クラスについて散歩に行く範囲の交通量との χ^2 検定を行ったで、有意な差は見られなかった ($\chi^2 (2) = 0.557, n.s.$)。このことにより、年齢が高くなると散歩の際に交通量の多い場所を通るなどの変化はないと考えられる。各園により散歩のルートは決定されているので、交通量は関係ないと推測できる。

表 2-2. 散歩に行く頻度

	毎日	週に 3,4 回	週に 1,2 回	月に 1,2 回
3 歳未満児クラス	12% (28 名)	11% (26 名)	31% (74 名)	30% (73 名)
3 歳以上児クラス	2% (6 名)	7% (20 名)	31% (83 名)	45% (123 名)

(N=595)

表 2-3. 1 回の散歩時間

	0～15 分	16～30 分	31～45 分	46～60 分	61～75 分	76～90 分	90 分 以上
3 歳未満児 クラス	5% (12 名)	42% (97 名)	31% (71 名)	19% (45 名)	2% (4 名)	1% (2 名)	0% (0 名)
3 歳以上児 クラス	4% (10 名)	25% (66 名)	21% (56 名)	36% (93 名)	6% (15 名)	7% (17 名)	2% (4 名)

(N=595)

表 2-4. 散歩の際に利用するもの

	散歩カー	ベビーカー	誘導ロープ	その他
3歳未満児クラス	30% (70名)	19% (44名)	19% (43名)	1% (2名)
3歳以上児クラス	36% (97名)	21% (57名)	21% (58名)	1% (1名)

(N=595)

3. 散歩中に子どもが人にぶつかった経験

散歩中に子どもが人にぶつかったりぶつかりそうになった経験の有無について保育士に尋ねた。この問いを設定した理由として、子どもが人にぶつかった経験の有無によって、子どもが歩行する際にどの程度、他者との接触があるのかを明らかにするとともに、子どもが様々な歩行特性のある人にどの程度バリアになるのかを明確にすることである。

散歩中に子どもが人にぶつかった経験の有無については、「一般の通行人（障害者、高齢者を除く）」（「ぶつかったことがある」「ぶつかりそうになったことがある」と回答した者 17%）、「自転車に乗っている人」（16%）「歩いている高齢者」（9%）の順に多く見られた。また、少数意見ではあるが、「車いすの人」（1%）、「視覚障害のある人」（1%）、「シルバーカー（押し車）を使用している高齢者」（3%）に子どもがぶつかった経験が少ないことが確認できた。

子どもは注意散漫になりやすく、ふらついて歩くことも多いため、人や自転車にぶつかる可能性も高くなる（小塚ら，2004）。人にぶつかる子どもが転倒したりけがをしたりする可能性が高くなることが考えられる。

「歩きながら携帯電話やスマートフォンを使用している人」（6%）、「自転車に乗りながら携帯電話やスマートフォンを使用している人」（5%）についてもぶつかりそうになった経験を持つ者がいることが確認できた。

表 2-5. 散歩中に人にぶつかった経験

	ぶつかったことが ある	ぶつかりそうに なったことがある	ない
一般の通行人	1% (6名)	16% (93名)	82% (457名)
自転車に乗っている人	0	16% (97名)	84% (471名)
歩いている高齢者	1% (4名)	8% (49名)	91% (514名)
歩きながら携帯電話を使用している人	1% (2名)	5% (31名)	94% (535名)
自転車に乗りながら携帯電話を使用 している人	0	5% (31名)	95% (536名)
シルバーカーを使用している高齢者	1% (3名)	2% (13名)	97% (550名)
視覚障害のある人	1% (2名)	1% (7名)	98% (558名)
車いす使用者	1% (1名)	1% (6名)	98% (560名)

(%の母数は回答者 595名)

4. 散歩中に子どもに生じた危険や問題

(1) 散歩カーやベビーカーを使用して散歩する保育士が感じるバリア

表 2-6 に散歩カーやベビーカーを使用して散歩する保育士が感じるバリアについて示した。表によると、「道に段差がある」(48%)、「道が舗装されていなかったり、デコボコである」(39%)、「傾斜が急で散歩カーの操作が困難である」(37%) といった道路環境によって、散歩カーやベビーカーが操作しにくいことに困った経験がある保育士が全体の 4 割程度いることが確認できた。

「歩道に車が乗り上げて駐車されている」(40%)、「歩道上を自転車が走っている」(39%)「歩道上に自転車が停めてある」(37%)といった歩道上のバリアに関する困った経験に加えて、「歩道の幅が狭い」(42%) ことに困った経験をしている保育士が全体の 4 割程度いることが確認できた。具体的に困っているまたは大変であると感じていることについて記述式で尋ねたところ、「歩道に乗り上げて路上駐車をしている車があると、歩道の幅が狭くなり、散歩カーで通行できなくなるため、車道を通行せざるを得ない。仕方なく車道を通行している時にその横を車がスピードを落とさずに通り抜けていくと、非常に怖い思いをする」、「散歩車を使用しているとき、人とすれ違う場合はいったん立ち止まって通り過ぎるのを待つのだが、すれ違う人に邪魔だと迷惑がられることがある」などの意見が挙げられた。大神ら(2005)の調査によると、歩道におけるベビーカー使用時の身体的負担は上りや横方向への勾配、段差の通行時に増し、危機感やベビーカーの傾く状況に増す傾向にあることが報告されている。加えて、段差や横断、複合勾配部でベビーカーの進路や歩行速度を思うように保てない状況に負担や危険性を感じていることも報告されている。また、小林・山田・佐藤・倉斗(2011)が保育士に実施した調査では幅が広くフラットな歩道はベビーカーの操作がしやすいため満足度が高いことが報告されている。古川・太幡・生田・恒川・谷口(2011)が名古屋市内の保育所で実施した調査では、散歩のルートは「園児の安全」を第一に決められ、散歩の妨げになっているものとして、「歩道の狭さ」、「歩道上の障害物」が挙

げられている。これらのことから、ベビーカーや散歩カーを使用して散歩する場合、幅が広く段差などが無いフラットな歩道を望んでいることが考えられる。また、少数意見ではあるが、「公園の入り口が狭い」（28%）といった散歩カーやベビーカーの幅があるので入り口が狭いと公園に入ることができずに困っている実情が確認できた。

表 2-6. ベビーカーを使用して散歩している保育者の困り感

	非常に困っている	どちらとも	あまり困っていない
	+やや困っている	いえない	+全く困っていない
道に段差がある	48% (107名)	14% (32名)	25% (55名)
歩道の幅が狭い	42% (94名)	14% (32名)	28% (62名)
歩道に車が乗り上げて駐車されている	40% (89名)	11% (25名)	38% (85名)
歩道上を自転車が走っている	39% (88名)	17% (37名)	36% (80名)
道が舗装されていなかったり、デコボコである	39% (86名)	15% (33名)	31% (70名)
傾斜が急で散歩カーの操作が困難である	37% (83名)	17% (38名)	30% (66名)
歩道上に自転車が停めてある	37% (83名)	15% (33名)	39% (88名)
公園の入り口が狭い	28% (63名)	17% (37名)	39% (87名)
通路に散歩カーの車輪などがひっかかる	27% (61名)	18% (40名)	39% (87名)
側溝の蓋がある			
スロープの入り口に物が置いてある	12% (27名)	18% (40名)	52% (117名)
通路に点字ブロックが設置されている	6% (13名)	17% (39名)	52% (115名)

(%の母数は、散歩カーまたはベビーカーを使用する保育士および散歩カーとベビーカーの両方を使用する保育士 223名)

(2)子どもと一緒に歩いて散歩する保育士が感じるバリア

表 2-7 に子どもと一緒に歩いて散歩する保育士が感じるバリアについて示した。「歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る」（「非常に困っている」「やや困っている」と回答した者 45%）、「歩道上を自転車の走行」（35%）といった自転車や車とのすれ違いに困った経験をしている保育士が 4 割近くいることが確認できた。具体的に困っていると感じていることとして、「スピードを出している自転車にぶつかったら大げがになる」、「車や自転車は子どもの脇を通るときはスピードダウンまたは徐行してほしい」、「自転車は急に止まれないと怒鳴られた」などの意見が挙げられた。前述の古川ら（2011）の調査では、「駐車・駐輪」に関しても歩道に乗り上げての駐輪や走行する自転車がいること等の回答が多かったことが報告されている。子どもはふらついたり、急に向きを変えたりと歩行が安定していないのに加え、危険を察知し即座に回避することが難しいため、子どものすぐ横を通るときはスピードを落とす等、子どもがどのような状況であろうと通行する側が危険を回避できる配慮が求められる。

「歩道への乗り上げ駐車」(35%)、「歩道上の放置自転車」(31%)といった歩道上の乗り上げ駐車によって困った経験をしている者は3割程度であった。具体的に困っているまたは大変であると感じていることとして、「路上駐車している車やバイクをよけて通るのが大変である」、「車が止まっていると前から人が来たときに困る」などの意見が挙げられた。よちよち歩きの子どもは特に歩行が安定せず、保育士と手をつないで歩いていてもふらついてしまうことが多い。小林・山田・高橋(2013)の調査では、遊歩道は歩き始めの1歳児が安全に歩きを練習する場所として重宝されていることが報告されている。山田(2010)の調査でも放置自転車が多いことが危険であると指摘されている。これらのことから、歩道が狭かったり、路上駐車があり歩道が狭くなったりしていると、保育士と子どもが横に並んで歩くことが難しく、手をつないだまま子どもを前にして縦列で歩くことになり、並んで歩く時より子どもがふらつくことや転んでしまうことが予想できる。

また、「青信号の時間が短い」(31%)といった子どもが早く歩くことができずに信号を渡りきれないなどについて困った経験があることも確認できた。具体的に困っているまたは大変であると感じていることとして、「青信号で横断歩道を渡っているときに突っ込んでくる車がいる。早くしろとクラクションを鳴らされ、怖い思いをした」、「青信号の時間が短いので1歳児では渡りきれず、信号が変わってしまい焦ることがある」などの意見が挙げられた。「道の段差がある」(34%)、「側溝に蓋がない」(33%)、「道が舗装されていなかったり、デコボコである」(30%)といった道路環境に3割程度の保育士がバリアを感じていることも確認できた。古川ら(2011)は散歩のときに障害になるものとして「歩道の狭さ」、「駐車・駐輪」、「歩道上の障害物」、「交通量」、「信号の有無」を挙げている。このことから青信号の時間が短いことに加え、信号の設置の有無にも保育士はバリアを感じていることが明らかになった。具体的に困っているまたは大変であると感じていることとして、「信号がない横断歩道では車がなかなか停車してくれない。急にスピードを出す車がいるので怖い」、「信号がない歩道で車が停車してくれても反対車線の車が停車してくれず、横断歩道の真ん中で立ち往生することがある」などの意見が挙げられた。さらに「看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している」(31%)、「ビンの破片などが落ちている」(31%)といった子どもに危険がおよぶことに関しても困っている保育士が3割近くいることが確認できた。さらに、「犬猫の糞が放置されている」(42%)といった衛生面にも保育士は気を配っていることが確認できた。

表2-6および表2-7で挙げた項目の他に保育士が困っていることについて自由記述式で尋ねたところ、全体の17%(99名)から回答があった。「近所から散歩のときの声がうるさいと苦情をいわれたため、その家の前を通ることができず、交通量の多い道を通らなくてはならず大変である」ことや、「歩道に雑草が生えていたり、庭木が歩道まで伸びているため、子どもが触ってしまいがけをしてしまう」などの意見が挙げられ、周囲の協力を求めていることが推測できた。また、「歩きたばこをしている人とすれ違う際に子どもがやけどなどのけがをするのではないかと心配である」ことや、「ゴミのポイ捨てが多く、子どもが転んだ時にけがをするのではないかと心配である」ことなど、周囲のモラルを問う回答もあった。

表 2-7. 子どもを連れて歩いている保育者の困り感

	非常に困っている +やや困っている	どちらとも いえない	あまり困っていない +全く困っていない
歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る	45% (269名)	16% (94名)	27% (159名)
犬猫の糞が放置されている	42% (251名)	16% (95名)	30% (181名)
歩道に車が乗り上げて駐車されている	38% (224名)	10% (61名)	43% (257名)
歩道上を自転車が走っている	35% (209名)	14% (84名)	42% (248名)
道に段差がある	34% (202名)	22% (132名)	35% (211名)
側溝に蓋がない	33% (195名)	17% (101名)	38% (227名)
看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している	31% (185名)	19% (113名)	38% (24名)
歩道上に自転車が停めてある	31% (184名)	13% (75名)	47% (270名)
ビンの破片などが落ちている	31% (183名)	17% (103名)	39% (234名)
青信号の時間が短い	31% (183名)	21% (123名)	35% (208名)
道が舗装されていなかったり、デコボコである	30% (180名)	19% (116名)	37% (223名)
通路に点字ブロックが設置されている	2% (12名)	19% (115名)	51% (306名)

(%の母数は、回答者である保育士 595名)

5. 考察

ベビーカーや散歩カー使用時については、「傾斜」、「デコボコ道」、「段差」、「側溝の蓋」が実際の事故やトラブルの発生状況が高いことを示しており（水野ら，2013）、今回の調査でもこれらにことについてバリアと感じている割合が多いことがわかる。水野ら（2013）の調査では、「歩道の幅が狭く車道を通らなくてはならない」と感じている者が21%であったが、今回の調査では「歩道が狭い」と指摘した者は42%であり、歩道の狭さをバリアと感じている保育士は多かった。狭い歩道は事故が起こりやすい状況ではあるが、実際にぶつかる等の事故が起こっていないのは保育士が気を配っているからだとわかる。水野ら（2013）の調査では、「乗り上げ駐車」についてバリアを感じている者が18%であったが、今回の調査では「乗り上げ自転車」が37%、「乗り上げ自動車」が40%の保育士がバリアと感じており、ベビーカーや散歩カーを使用している際、実際に事故は起こさなくても危険や不便さを感じていることが推測できる。

歩いている子どもと一緒に外出する際、水野ら（2013）は「段差」、「デコボコ道」、「乗り上げ駐車」、「道路の未舗装」、「青信号の時間が短い」ことが幼児においては実際の事故やトラブルにつながる危険性が高いことを示していた。今回の調査でもこれらのことについてバリアと感じている割合が多かった。また、水野ら（2013）の調査では幼児が実際に起こした事故としては、「歩

道上を走行する自転車とぶつかる」13%、「看板や木の枝に頭をぶつける」14%であることを明らかにしているが、今回の調査では「歩道上を走行する自転車」35%、「子どもの頭の高さに飛び出している看板や木の枝」31%をバリアに感じている保育士が多くいることがわかった。このことから散歩中の保育士はこれらのヒヤリハット事項に対して常に気を配り、事故やトラブルを防いでいることが推測できる。

自動車ドライバーが運転する際に、一人歩きの幼児に対しては速度および間隔の両面から配慮する者が多かったが、幼児連れの親子に対しては、配慮する割合が減り、通常の歩行者と同じ程度の配慮しかしていない (Mizuno, Nishidate & Tokuda, 2016)。また、水野・徳田 (2016) は ADHD 衝動型傾向のある子どもは大人がしっかりと手をつないでいても、振りほどいてしまうことがあることを自動車ドライバーが認識し、幼児が大人と一緒に歩いても、子どもの横を通る際には、いつでも停車できるぐらいの速度で走行する必要があるとしている。これらのことから、自動車ドライバーは一人歩きの子どもだけではなく、子ども連れに対してもすれ違いの際にはいつでも停車できるぐらいに減速すると同時に、子ども連れと車両の間隔を開けて運転する配慮が必要であると考えられる。

第3章

保護者が感じる乳幼児連れでの
外出におけるバリアに関する研究

3-1 保護者が外出時に感じるバリアに関する研究

第1節 目的

本研究では0～3歳の子どもを持つ保護者に対して質問紙調査を実施し、乳幼児を連れて外出する際の不安を明らかにするとともに、これまでに乳幼児を連れて外出した際に遭遇した困難や危険について明確化することを目的とする。

第2節 方法

1. 調査対象者

群馬県内の保育所の3歳未満児クラスに子どもが在籍する0～3歳の子どもを持つ保護者300名を対象に質問紙を配布し、217名から回答を得た（回収率72.3%）。

2. 方法

(1)調査手続き

保育所の所長に調査への協力を依頼し、承諾を得た保育所へ質問紙を郵送し、クラス担任を通じて3歳未満児クラスに子どもが在籍する0～3歳の子どもを持つ保護者に質問紙の説明と質問紙を配布した。保護者は質問紙の説明を読み、調査への同意が得られた場合は自宅で回答し、回答後は保育所にてまとめて回収してもらった。保育所ごとに保護者の回答した質問紙をまとめ、保育所から返送してもらった。調査は個人情報保護の観点から無記名の自記式で実施した。本調査は、ベビーカー使用時と子どもを連れで歩いている時の両方について尋ね、子どもがまだ歩いておらずベビーカーしか使用していない保護者はベビーカー使用時に関する項目だけについて回答し、子どもが一人で歩く場合にはベビーカー使用時と子ども連れで歩いているときの両方の項目について回答してもらった。また、ベビーカーを現在は使用していない保護者は、使用していた時のことを回想して回答してもらった。

(2)調査項目

調査項目は、第2章で使用した保育士対象の調査の項目を基本とし、大森ら（2011）および宮下・久保（2008）に示された乳幼児連れが認識するバリアに関する研究における調査項目を参考に作成した。調査項目は、調査対象者とその子どもに関する項目（2項目）、ベビーカーを使用して外出した際に困っていることとして、道路環境に関すること（11項目）、施設利用時について（16項目）、駐車場・駐輪場・駐車スペース・乗降場所について（7項目）であった。困っていることについて「非常にも困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ねた。また、1～3歳の子ども（歩いて外出する、以下「1～3歳の子ども」とする）を連れて外出する際に困っていることとして、道路環境に関すること（12項目）、施設利用時について（13項目）、駐車場・駐輪場・駐車スペース・乗降場所について（8項目）であった。困っていることについて「非常に困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ねた。

(3)調査期間

調査期間は2014年11月～2015年6月であった。

(4)倫理的配慮

本研究は新島学園短期大学研究倫理委員会における研究倫理審査の承認を受けている。(承認番号：2016-002号)。

第3節 結果と考察

1. 保護者の属性

調査対象者である保護者の居住地は前橋市40% (86名)、高崎市33% (71名)、富岡市24% (53名)、その他2% (4名)、不明1% (3名)であった。

表3-1-1. 保護者の属性

居住地	前橋市	40%	(86名)
	高崎市	33%	(71名)
	富岡市	24%	(53名)
	その他	2%	(4名)
	不明	1%	(3名)
回答者	ベビーカー使用者		215名
	1～3歳の子ども連れ		179名
			(N=217)

2. 乳幼児連れが外出する際に保護者が感じる道路移動上のバリア

(1)ベビーカーを使用して外出する際に保護者が感じる道路移動上のバリア

表3-1-2にベビーカーを使用して道路移動をする際にどの程度困っているのかを「非常に困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ね、「非常に困っている」あるいは「やや困っている」と答えた者の割合を示した。表によると、「道に段差がある」(「非常に困っている」「やや困っている」と回答した者を併せて77%)、「道が舗装されていなかったり、デコボコである」(65%)、「歩道の幅が狭い」(64%)といった道路状況によってベビーカーが操作しにくいことに困った経験がある保護者が7割近くいたことに加え、「道路にベビーカーの車輪などが引っかかる側溝の蓋がある」(56%)ことに困った経験がある保護者が全体の4割以上いることが確認できた。佐高・谷田(2011)の調査では、乳児と散歩する道に親が危険を感じる場所は段差、デコボコや未舗装の道路、側溝、ガードレールがない、歩道がない、車が通る場所などが挙げられている。長坂・北川・井上・小田(2008)の報告によると、ベビーカー使用者は道路横断時に段差に車輪が引っ掛かり円滑に歩道に上がることができないことを報告している。今回の調査でも保護者は「段差」や「デコボコ」等でベビーカー操作がしにくいことにバリアを感じているこ

とが明らかになった。

また、「傾斜が急でベビーカーの操作が困難である」(35%)といった道路の傾斜によりベビーカーが操作しにくいと感じている保護者が全体の4割近くいた。大神ら(2005)は歩道におけるベビーカー使用時の事故経験として、段差に車輪がとられての転倒や、複合勾配部での車道側への傾きを挙げている。今回の調査でも、保護者は「段差」や「傾斜」によりベビーカー操作に困難を感じていることが明らかになった。

また、「歩道に車が乗り上げて駐車されている」(49%)といった違法駐車に関する困った経験に加えて、「歩道上を自転車が走っている」(37%)という自転車走行による問題により困った経験をしている者がいた。

「公園の入口が狭い」(39%)といった公園の入口が狭いとベビーカーの幅があるために、公園に出入りする際に困っている保護者が全体の4割近くいた。

第2章の保育士を対象とした調査の結果と同様に、保護者も「段差」、「道路の未舗装やデコボコ」、「傾斜」、「車輪がひっかかる側溝の蓋」といった道路状況にバリアを感じていることが確認できた。また、歩道上の乗り上げ駐車、自転車とのすれ違いにも両者が困った経験を持っていた。

表 3-1-2. ベビーカーを使用して外出する際に保護者が感じる道路移動上のバリア

	非常に困っている +やや困っている	どちらとも いけない	あまり困っていない +全く困っていない
道に段差がある	77% (166名)	11% (24名)	9% (20名)
道が舗装されていなかったり、デコボコである	65% (139名)	15% (33名)	19% (40名)
歩道の幅が狭い	64% (138名)	20% (43名)	13% (29名)
道路にベビーカーの車輪などがひっかかる側溝の蓋がある	56% (120名)	17% (37名)	23% (49名)
歩道に車が乗り上げて駐車されている	49% (105名)	18% (39名)	31% (66名)
公園の入口が狭い	39% (83名)	25% (53名)	33% (71名)
歩道上を自転車が走っている	37% (79名)	28% (61名)	32% (69名)
傾斜が急でベビーカーの操作が困難である	35% (75名)	29% (63名)	33% (71名)
歩道上に自転車が停めてある	29% (62名)	22% (47名)	47% (101名)
スロープの入口に物が置いてある	27% (59名)	24% (52名)	43% (93名)
道路に点字ブロックが設置されている	8% (18名)	33% (71名)	55% (119名)

(%の母数はベビーカーを使用して外出する保護者 215名)

(2)1~3歳の子どもを持つ保護者が外出する際に感じる道路移動上のバリア

表 3-1-3 に 1~3 歳の子どもを持つ保護者が道路移動をする際にどの程度困っているのかを「非

常に困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ねた結果を示した。「歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る」（「非常に困っている」「やや困っている」と回答した者を併せて77%）、「歩道上を自転車が走っている」（66%）といった自転車や車とのすれ違いに困った経験をしている者が6割以上いることが確認できた。「歩道に車が乗り上げて駐車されている」（51%）、「歩道上に自転車が停めてある」（39%）といった歩道上の乗り上げ駐車や駐輪についても困った経験をしている者が4割近くいた。また、「青信号の時間が短い」（49%）ことに困った経験がある保護者も全体の5割近くいた。「側溝に蓋がない」（46%）、「道に段差がある」（40%）、「道が舗装されていなかったり、デコボコである」（35%）といった道路環境が移動上のバリアになることも確認できた。さらに、「看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している」（45%）、「ビンの破片などが落ちている」（44%）といった道路周辺の環境の未整備に関しても全体の半数近くの保護者が困っていた。「犬猫の糞が放置されている」（52%）といった衛生面にも半数以上の保護者が困っていた。

小塚ら（2004）は移動制約者である子ども連れの外出時の問題点として、子どもが自立歩行している場合に「バランスを崩しやすい事」、「視線の位置が低い事」、「転倒や転落の危険性が高い事」、「子どもが突発的に動く事」、「物陰に姿が隠れる事」、「判断力にかける事」、「機嫌が悪いと座り込む事がある」、「他の物に気をとられやすい事」等を挙げている。つまり、1～3歳の子どもは歩行時に足元がおぼつかなく、まっすぐ歩くことができずふらふら歩くことが多く、じっとしていることが苦手な突発的に動くこともあり、車道側に寄っていくことや転倒やつまずく可能性があることが予想される。子どもが突発的に動いたり、転倒時やつまずいたときにその近くを車や自転車が通ることだけがや事故につながる危険性を含んでいることから、保護者は歩車道の分離されていない道で減速しない車や自転車とすれ違う際に子どもに危険が及ぶのではないかと感じていることが推測できる。

加えて、「歩道上の自転車走行」（67%）、「歩道への乗り上げ駐車」（51%）、「青信号の時間が短い」（49%）、「側溝に蓋がない」（46%）、「看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している」（45%）、「ビンの破片が落ちている」（44%）についても回答した保護者の約半数がバリアと感じており、けがや事故がないようにより慎重になっていることが推測できる。「犬猫の糞便が放置されている」（52%）についても半数以上の保護者がバリアと認識しており、衛生面にもより配慮していることが推測できる。長坂・北川・碓井・呉（2006）、北川・長坂・呉・井上（2008）の調査によると、「（車道と未分離）歩道を歩く」ことについて「容易にできる」と回答した者は1割以下であり、子ども連れは一般の歩行者に比べ動きが緩慢になり、危険性に対して敏感になっているため、自動車を通り過ぎていくことにより恐怖を感じている。以上のことから、乳幼児連れは安全性が確保されないことや周囲との速度の差により行動制限を受けていることが報告されている。今回の調査でも安全性が確保されないことに関して、保護者はバリアを感じていることが明らかになった。

表 3-1-3. 1～3 歳の子どもを持つ保護者が外出する際に感じる道路移動上のバリア

	非常に困っている	どちらとも	あまり困っていない
	+やや困っている	いけない	+全く困っていない
歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る	76% (137 名)	13% (23 名)	10% (18 名)
歩道上を自転車が走っている	67% (119 名)	17% (31 名)	15% (27 名)
犬猫の糞が放置されている	52% (93 名)	26% (46 名)	21% (38 名)
歩道に車が乗り上げて駐車されている	51% (91 名)	23% (41 名)	25% (45 名)
青信号の時間が短い	49% (88 名)	26% (47 名)	24% (42 名)
側溝に蓋がない	46% (83 名)	24% (42 名)	29% (51 名)
看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している	45% (80 名)	22% (40 名)	31% (55 名)
ビンの破片などが落ちている	44% (79 名)	31% (56 名)	24% (42 名)
道に段差がある	40% (71 名)	29% (52 名)	31% (53 名)
歩道上に自転車が停めてある	39% (70 名)	24% (43 名)	36% (64 名)
道が舗装されていなかったり、デコボコである	35% (63 名)	28% (50 名)	35% (63 名)
道路に点字ブロックが設置されている	9% (16 名)	29% (52 名)	61% (109 名)

(%の母数は 1～3 歳の子どもと歩いて外出する保護者 179 名)

3. 乳幼児連れが施設を利用する際に感じるバリア

(1)ベビーカーを使用して施設を利用する際に感じるバリア

表 3-1-4 にベビーカーを使用して施設を利用する際にどの程度困っているのかを「非常に困っている」から「全く困っていない」までの 5 件法で尋ねた結果を示した。「歩車道が分離されていない保護者が施設を利用する際に感じる危険や不便は、「一般のトイレが狭く、ベビーカーでは入れない」（「非常によくある」「時々ある」と回答した者を併せて 69%）、「トイレにベビーチェアがない」（57%）、「おむつ交換台はあるが壊れていたり、汚れていて使えない」（49%）、「男性トイレにおむつ交換台がない」（48%）、「授乳室やおむつ交換台のあるトイレが奥まったところにあり、わかりづらい」（39%）といったトイレやおむつ交換に関することが目立った。北川ら（2008）の調査によると、「公衆トイレ使用」について「容易にできる」と回答した者は全体の 1 割以下であり、広さやベビーチェア、ベッド等乳幼児と一緒にいることができる施設が整っていない限り、トイレ利用が非常に困難であることが報告されている。また、個室にベビーカーと共に入れない（長坂ら、2008）、ベビーカーごと入れる広さのあるトイレに対するニーズの割合が高い（沼尻、2012）ことが報告されている。41%の保護者が一般トイレが狭い（村上・守本、2008）こと、母親がトイレに行くときはベビーキープが必要である（高橋・木原・志村・小野・布田、2013）

ことも報告されている。今回の調査でもトイレ利用に関するバリアを多くの保護者が感じていることが明らかになった。

加えて、ベビーカー使用時のエレベータ利用については、「エレベータ利用のために遠回りをしてはならない」(55%)、「エレベータはあるが、利用者が多くなかなか使えない」(42%)という結果であった。長坂ら(2008)は先にエレベータに乗車している人で満員になっている場合にはなかなか乗車できないことを報告しているが、今回の調査でもエレベータ利用者が多い場合はベビーカーを使用するのが難しいことが明らかになった。

ベビーカー使用時の移動については、「通路に商品やワゴンなど物が置いてあるために、ベビーカーで通れない」(50%)、「通路が狭く、ベビーカーで通れない」(48%)であった。村上・守本(2008)は通路の段差等でベビーカーが使いにくいことを報告しているが、今回の調査でも明らかになった。

授乳室や休憩スペースについては、「ベビーカーごと入れる休憩スペースやキッズルームがない」(44%)が問題になっていた。石田・龍(2008)は他人が一緒だと授乳室に入りづらい、気を遣うなどの母親側の理由と、子どもが集中して母乳を飲めない、上の子どもが騒いで迷惑がかかるといった子ども側の理由から授乳室内に個室スペースを望むことが報告されているが、今回の調査でも明らかになった。

表 3-1-4. ベビーカーを使用して施設を利用する際に感じるバリア

	非常に困っている	どちらとも	あまり困っていない
	+やや困っている	いえない	+全く困っていない
一般のトイレが狭い	69% (149名)	15% (31名)	14% (30名)
トイレにベビーチェアがない	57% (123名)	21% (46名)	19% (40名)
エレベータを利用するために、遠回りしなくてはならない	55% (118名)	20% (43名)	22% (47名)
通路に商品やワゴンなどが置いてある	50% (107名)	22% (47名)	25% (54名)
おむつ交換台はあるが壊れていたり、汚れていたりして使えない	49% (106名)	22% (48名)	26% (55名)
通路が狭く、ベビーカーで通れない	48% (103名)	24% (52名)	25% (53名)
男性用トイレにおむつ交換台がない	48% (104名)	27% (57名)	20% (42名)
ベビーカーごとに入れる休憩スペースやキッズルームがない	44% (94名)	27% (58名)	26% (56名)
エレベータはあるが、利用者が多くなかなか使えない	42% (90名)	22% (47名)	33% (71名)
授乳室やおむつ交換台のあるトイレが奥まったところにある、わかりづらい	39% (84名)	30% (65名)	28% (60名)
施設・店舗用の貸し出しカートやベビーカーはあるが、乳児から使用できるものがない	26% (56名)	28% (61名)	41% (89名)
床がデコボコしている	24% (51名)	28% (60名)	44% (95名)
授乳室の中に仕切りがなく、周囲の人に気を遣う	23% (50名)	28% (61名)	45% (96名)
エレベータはあるが、表示がわかりにくい	23% (49名)	30% (64名)	44% (95名)
開き戸のドアがない	23% (49名)	42% (90名)	31% (66名)
施設の床が滑りやすい	14% (30名)	35% (75名)	48% (103名)

(%の母数はベビーカーを使用して外出する保護者 215名)

(2)1～3歳の子どもを持つ保護者が施設を利用する際に感じるバリア

表 3-1-5 に 1～3 歳の子どもを持つ保護者が施設を利用する際にどの程度困っているのかを「非常に困っている」から「全く困っていない」までの 5 件法で尋ねた結果を示した。1～3 歳の子どもを持つ保護者が子どもを連れて外出する際に、保護者が施設利用時に感じるバリアを示した。表によると、「子どもの目の高さに棚の角がある」(50%)、「子どもの目の高さに商品を掛けてある棒やフックがある」(46%) といった子どもの目の高さにあるものが目に刺さりそうな状態になっているなど子どもに危険がおよぶ可能性があることにバリアを感じている保護者が全体の半数近くいた。また、「子どもの目の高さにポップや広告などの看板がある」(30%) といった子ど

もの目に看板にぶつかるなど子どもに危険がおよぶ可能性があることに関してバリアを感じている保護者が全体の3割いた。「一般のトイレが狭く、子どもと一緒に入れない」(48%) ことにバリアを感じている保護者が全体の半数近くいることが確認できた。

「通路が狭く、子どもと手を繋いで歩けない」(42%)、「通路に商品やワゴンがおいてあるために、子どもがつまずく」(39%) といった通路の狭さや商品陳列に問題を感じている保護者は全体の4割程度であった。また、「エレベータを利用するために、遠回りしなくてはならない」(40%) というように全体の4割程度の者がエレベータ使用時にバリアを感じていた。

表 3-1-5. 1～3 歳の子どもを持つ保護者が施設を利用する際に感じるバリア

	非常に困っている +やや困っている	どちらとも いえない	あまり困っていない +全く困っていない
子どもの目の高さに棚の角がある	50% (90 名)	25% (45 名)	24% (42 名)
一般のトイレが狭く、子どもと一緒に入れない	48% (86 名)	6% (11 名)	29% (52 名)
子どもの目の高さに商品を掛けてある棒やフックがある	46% (83 名)	25% (45 名)	27% (49 名)
通路が狭く、子どもと手を繋いで歩けない	42% (76 名)	24% (42 名)	32% (57 名)
休憩スペースやキッズルームがない	42% (76 名)	28% (50 名)	28% (50 名)
エレベータを利用するために、遠回りしなくてはならない	40% (72 名)	25% (45 名)	33% (59 名)
通路に商品やワゴンなど物が置いてあるために子どもがつまずく	39% (70 名)	25% (45 名)	35% (62 名)
施設の床が滑りやすく、子どもが転ぶ	31% (56 名)	36% (64 名)	32% (57 名)
子どもの目の高さにポップや広告などの看板がある	30% (54 名)	37% (67 名)	30% (54 名)
エレベータはあるが、利用者が多くなかなか使えない	28% (50 名)	29% (52 名)	41% (74 名)
床がデコボコしていて、子どもが転ぶ	23% (41 名)	31% (56 名)	44% (79 名)
エレベータはあるが、表示がわかりにくい	20% (36 名)	33% (59 名)	45% (80 名)
開き戸のドアがない	18% (32 名)	42% (75 名)	38% (68 名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者179名)

4. 乳幼児連れが駐車場を利用する際に感じるバリア

(1)ベビーカーを使用して駐車場を利用する際に感じるバリア

表 3-1-6 にベビーカーを使用して駐車場を利用する際にどの程度困っているのかを「非常に困っている」から「全く困っていない」までの5件法で尋ねた結果を示した。「駐車スペースが狭

いので、子どもを乗せたり降ろしたりするときやベビーカーの積み下ろしが大変である」(74%)
といった駐車スペースの狭さについて7割以上の保護者が不便を感じていた。

一般的に駐車スペースは幅2.5m、奥行き5mが標準であるとされている。また、現在の自動車規格の全幅は軽自動車1.48m、小型自動車1.7m以下、普通自動車1.7m超と定められている。車を駐車スペースに停めた場合、ドアを開けて乗り降りできるスペースが必要になる。ベビーカーは消費生活用製品安全法によるSGマークにより、A型(乳幼児を寝かせた状態で使用できるもの)とB型(乳幼児を背もたれに寄りかけて座らせて使用するもの)に分類されている。ベビーカーの幅は国産のもので平均45~55cm、海外の大型のものでは65cm以上のものもある。自動車の全幅とベビーカーの幅から考えると、標準サイズ以下の駐車スペースでは車両間隔が狭くなり、自動車の種類によってはドアを十分に開けることができないため、ベビーカーの積み降ろしの際には不便であると考えられる。東京都道路整備保全公社は駐車場ユニバーサルデザインガイドライン(2007)のなかで、「ゆったり駐車スペース」を提唱し、幅が2.7m以上、奥行き5.4m以上のスペースを設けることを提案している。その理由として、普通乗用車の場合、標準的な車幅は約1.9mであり、ドアの開閉寸法は、フルオープン時で約0.8mである。したがって、駐車スペースの幅が2.7m以上確保されていれば、普通乗用車であれば、余裕を持ってドアをフルオープンにすることが可能である。また、普通乗用車の場合、標準的な奥行きが約5.1mであり、前方方向のクリアランスは、一般的に約0.3mであることを挙げている。

障害者用駐車スペースはスペースの幅が広く、建物の入口付近という非常に利便性のよい場所に設けられており、誰にとっても利用しやすいスペースである(西館・水野・徳田, 2005)。しかし、ベビーカー使用者を含めた乳幼児連れが障害者用駐車スペースを使用した場合、車の乗降に幅を要する車いす使用者が使用することができず、駐車できない等、困ることになる。そこで、店舗等には障害者用駐車スペースとは別に乳幼児連れが利用できる駐車スペースを設けるなどの工夫が求められる。乳幼児連れ用駐車スペースは店舗の出入り口に隣接している必要がないので、店舗の出入り口から離れた場所に幅の広い駐車スペースを設置することで乳幼児連れの不便が解消できると考える。

また、「駐車スペース内で子どもを乗せたり降ろしたりしている際に、隣の空きスペースに車が急にバックで入ってくる」(46%)といったベビーカーの積み下ろしや子どもの乗せ降ろしの際にバリアを感じている保護者が半数近くいた。自動車から降りる際、まずベビーカーを下ろしてから子どもを降ろしベビーカーに乗せ、自動車に乗る際は子どもをチャイルドシートに乗せてからベビーカーを畳み、車に積むことをしなくてはならず、時間がかかる。子どもの乗せ降ろしをしている際に隣のスペースに車が入れば、追突や子どもが車にぶつかるなどの危険が考えられる。

「歩行者用の通路がなく、自動車が通る道を通らなくてはならない」(44%)、「駐車場、駐輪場が暗く、見通しが悪い」(40%)といったことに4割以上の保護者がバリアを感じていた。

表 3-1-6. ベビーカーを使用して駐車場を利用する際に感じるバリア

	非常に困っている	どちらとも	あまり困っていない
	+やや困っている	いえない	+全く困っていない
駐車スペースが狭いので、子どもを乗せたり降ろしたりするときやベビーカーの積み下ろしが大変である	74% (160名)	15% (33名)	9% (19名)
駐車スペースでの子どもの乗せ降ろしなどしていると、隣の空きスペースに車が急にバックで入ってくる	46% (121名)	28% (61名)	22% (48名)
歩行者用の通路がなく、自動車が通る道を通らなくてはならない	44% (95名)	34% (73名)	19% (40名)
駐車場・駐輪場が建物から距離が遠い	41% (88名)	33% (72名)	21% (45名)
駐車場・駐輪場が暗く、見通しが悪い	40% (87名)	32% (68名)	24% (52名)
乗降場所がない	39% (84名)	30% (64名)	27% (58名)
建物の入口近くへの不正駐車・不正駐輪がある	35% (76名)	29% (63名)	31% (67名)

(%の母数はベビーカーを使用して外出する保護者 215名)

(2) 1～3歳の子どもの持つ保護者が駐車場を利用する際に感じるバリア

表 3-1-7 に 1～3歳の子どもの持つ保護者が駐車場を利用する際にどの程度困っているのかを「非常に困っている」から「全く困っていない」までの 5 件法で尋ねた結果を示した。「混雑した駐車は死角が多いので子どもがじっとしていないときに危険を感じる」（「非常に困っている」「やや困っている」と回答した者を併せて 88%）、「歩いている子どものすぐそばを車や自転車がスピードを落とさず通る」（77%）といった子どもに危険がおよぶ可能性のあることに 7 割以上の保護者がバリアを感じていた。また、「歩行者用の道路がない」（48%）ことについては半数近くの保護者がバリアを感じていた。また、子どもは身長が低いために混雑している駐車場では子どもの姿が車の陰に隠れてしまい、他者が子どもの存在に気が付かないことや車や自転車が子どもとすれ違う時にはじめて子どもに気がつくことも予想される。このように、子どもの特性や身体的な特徴から子どもに危険がおよぶと予想されることについて保護者が危惧していることが推測できる。

また、「駐車スペースが狭く、子どもを乗せたりおろしたりするとき大変である」（72%）といった駐車スペースの狭さをバリアと感じている保護者が全体の 7 割以上いた。長坂ら（2008）は車両間隔の狭い駐車場では、自動車の種類によってはドアを十分に開けることができないため、チャイルドシートから子どもの乗せ降ろしが困難であると指摘している。加えて、「駐車スペース内で子どもを乗せたりおろしたりしている際に、隣の空きスペースに車が急にバックで入ってくる」（49%）ことに約半数の保護者がバリアを感じていた。大森ら（2011）の調査では、「子ども

を車のチャイルドシートに座らせるのが大変」と34%の北関東在住の保護者が回答していることが確認されている。子どもの乗せおろしには時間がかかり、保護者にとっては大変であることからこのような結果になったと推測できる。

表 3-1-7. 1～3 歳の子どもを持つ保護者が駐車場を利用する際に感じるバリア

	非常に困っている +やや困っている	どちらとも いえない	あまり困っていない +全く困っていない
混雑した駐車場は死角が多いので子どもが じっとしていないときに危険を感じる	88% (157 名)	8% (14 名)	4% (8 名)
歩いている子どものすぐそばを車や自転車が スピードを落とさず通る	77% (137 名)	12% (22 名)	11% (19 名)
駐車スペースが狭く、子どもを乗せたり 降ろしたりするときに大変である	72% (128 名)	15% (27 名)	13% (23 名)
駐車スペースでの子どもの乗せ降ろしなど していると、隣の空きスペースに車が急 にバックで入ってくる	49% (88 名)	28% (50 名)	21% (37 名)
駐車場・駐輪場が建物から距離が遠い	49% (87 名)	31% (55 名)	20% (35 名)
歩行者用の通路がない	48% (86 名)	31% (55 名)	20% (36 名)
乗降場所がない	45% (81 名)	30% (53 名)	23% (42 名)
建物の入口近くへの不正駐車・不正駐輪が ある	37% (67 名)	34% (60 名)	27% (48 名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者179名)

5. 考察

道路移動上のバリアについて、ベビーカー使用者は「段差」や「デコボコ」、「傾斜」、「歩道の狭さ」等のベビーカーの操作性に関わる問題をバリアと感じる保護者が多く見られた、一方、子どもを連れて外出する保護者は「子どものすぐそばを車や自転車がスピードを落とさずに通る」、「青信号の時間が短い」といった子どもの歩行特性により子どもに危険が及ぶ可能性が高い項目についてバリアと感じる保護者が多かった。また、両者ともに歩道上の違法駐車や違法駐輪、歩道上の自転車走行といった車や自転車とのすれ違いの際に危険を感じていた。

施設利用時についてはベビーカー使用者、子どもを連れて外出する保護者両者とも「トイレ」、「エレベータ」についてバリアを感じる者が多いことが確認できた。また、おむつ換えや授乳が必要な年齢である子どもを持つベビーカー使用者についてはおむつ換えや授乳室などの設備に関してバリアを感じている保護者が多く見られた。子どもを連れて外出する保護者は「子どもの目の高さ」にある物について危険を感じている保護者が多かった。

駐車場利用についてはベビーカー利用者、子どもを連れて外出する保護者とも、「駐車場の狭さ」、

「歩行者専用道路の有無」、「子どもの乗せ降ろし」にバリアを感じている保護者が多く見られた。加えて、ベビーカー使用者は「見通しの悪さ」、子ども連れは「死角の多さ」という見通しの悪さや死角があることでベビーカーや子どもと一般の通行人や車などとの衝突事故が起きる可能性があることに危険を感じていることが確認できた。また、子どもを連れて外出する保護者は「子どものすぐそばを車や自転車がスピードを出して通る」ことにバリアを感じている保護者が多く、子どもの歩行特性により事故やけがにつながる危険を感じていた。

道路移動、施設利用時、駐車場利用時のいずれにおいてもベビーカー使用者はベビーカーの操作性に関する問題にバリアを感じる事が多く、子どもを連れて外出する保護者は子どもの歩行特性による事故やけがにつながる可能性のある項目にバリアを感じていることが確認できた。

3-2 保護者が感じる外出時のニーズに関する研究

第1節 目的

本研究では0～3歳の子どもを持つ保護者に対して質問紙調査を実施し、乳幼児を連れた外出の際に遭遇したヒヤリハットの経験および乳幼児を連れた保護者が外出する際に周囲に対してどのような配慮をしているか、また、周囲にどのような配慮を望んでいるかについて明らかにすることを目的とする。

第2節 方法

1. 調査対象者

保育所の3歳未満児クラスに子どもが在籍する0～3歳の子どもを持つ保護者670名を対象に質問紙を配布し、358名から回答を得た（回収率53.4%）。

2. 方法

(1)調査手続き

東京都、大阪府、群馬県、栃木県の保育所の所長に調査への協力を依頼し、承諾を得た保育所へ質問紙を郵送し、クラス担任を通じて3歳未満児クラスに子どもが在籍する0～3歳の子どもを持つ保護者に質問紙の説明と質問紙を配布した。保護者は質問紙の説明を読み、調査への同意が得られた場合は自宅で回答し、回答後は保育所にてまとめて回収してもらった。保育所ごとに保護者の回答した質問紙をまとめ、保育所から返送してもらった。調査は個人情報保護の観点から無記名の自記式で実施した。本調査は、ベビーカー使用時と子ども連れで歩いている時の両方について尋ね、子どもがまだ歩いておらずベビーカーしか使用していない人はベビーカー使用時に関する項目だけについて回答し、子どもが一人で歩く場合にはベビーカー使用時と子ども連れで歩いているときの両方の項目について回答してもらった。また、ベビーカーを現在は使用していない人は、使用していた時のことを回想して回答してもらった。

(2)調査項目

調査項目は、調査対象者とその子どもに関する項目（2項目）、子ども連れでの外出に関する項目（5項目）であった。ベビーカーを使用して外出する際については、人とぶつかった経験（11項目）、外出する際にヒヤリハット経験をしたこと（8項目）、ベビーカー使用時に一般市民に配慮して欲しいこと（9項目）、一般市民に対して自分自身が配慮していること（14項目）であった。一般市民に配慮して欲しいことについては「非常に配慮して欲しい」から「全く必要ない」、一般市民に配慮していることについては「非常に配慮している」から「全く考えない」までの5件法で尋ねた。1～3歳の子どもを連れて外出する際については、人とぶつかった経験（11項目）、外出する際にヒヤリハット経験をしたこと（17項目）、外出時に一般市民に配慮して欲しいこと（12項目）、一般市民に対して自分自身が配慮していること（7項目）であった。一般市民に配慮して欲しいことについては「非常に配慮して欲しい」から「全く必要ない」、一般市民に配慮していることについては「非常に配慮している」から「全く考えない」までの5件法で尋ねた。子

どもと外出する際にあつたら便利だと思ふもの（11項目）は「非常に便利である」から「全く必要ない」までの5件法で尋ねた。子どもと外出する際にあつたら便利だと思ふもの（11項目）は「非常に便利である」から「全く必要ない」まで5件法で尋ねた。

(3)調査期間

調査期間は2014年5月～2015年8月であつた。

(4)倫理的配慮

本研究は新島学園短期大学研究倫理委員会における研究倫理審査の承認を受けている。(承認番号：2016-002号)。

第3節 結果と考察

1. 保護者の属性と散歩の状況

調査対象者である保護者の居住地は群馬県46%（164名）、東京都33%（119名）、大阪府16%（58名）、栃木県4%（13名）、埼玉県1%（3名）、千葉県1%（1名）であつた。

交通量については、自宅の出入り口の交通量が「非常に多い」16%（58名）、外出する範囲の交通量が「多いところがある」95%（340名）であつた。

外出する頻度については、「週1、2日行く」43%（155名）、「毎日行く」43%（153名）と答えた者が多かつた。外出時間は「31～60分」27%（95名）、「0～30分」20%（64名）、「91～120分」15%（49名）の順に多かつた。外出手段については、「自家用車」82%（293名）、「徒歩」58%（206名）が多く、「オートバイ」を使用している者はいなかつた。公共交通機関の利用頻度は電車、バスとも「月に1日以下」が最も多かつた。外出時に使用するものは「ベビーカー」70%（249名）が最も多かつた。

表3-2-1. 保護者の属性と外出の状況

居住地	群馬県	46%	(164名)
	東京都	33%	(119名)
	大阪府	16%	(58名)
	栃木県	4%	(13名)
	埼玉県	1%	(3名)
	千葉県	1%	(1名)
自宅の出入り口の交通量	非常に多い	16%	(58名)
	やや多い	33%	(117名)
	やや少ない	34%	(122名)
	少ない	16%	(58名)

外出する範囲の交通量	多いところがある	95%	(340名)	
	少ない	3%	(11名)	
外出する頻度	毎日行く	43%	(153名)	
	週に3、4日行く	12%	(43名)	
	週に1、2日行く	43%	(155名)	
	月に1、2日行く	1%	(5名)	
	月に1日以下	1%	(1名)	
外出時間	0～30分	18%	(64名)	
	31～60分	27%	(95名)	
	61～90分	8%	(29名)	
	91～120分	14%	(49名)	
	121～150分	3%	(9名)	
	151～180分	8%	(29名)	
	181～210分	1%	(4名)	
	211～240分	4%	(16名)	
241分以上	7%	(25名)		
外出手段	自家用車	82%	(293名)	
	徒歩	58%	(206名)	
	自転車	39%	(141名)	
	バス・電車	32%	(114名)	
	オートバイ	0%	(0名)	
公共交通機関の利用頻度	電車	毎日利用する	2%	(8名)
		週に3、4日利用する	1%	(5名)
		週に1、2日利用する	8%	(30名)
		月に2、3日利用する	17%	(62名)
		月に1日以下	56%	(202名)
	バス	毎日利用する	1%	(3名)
		週に3、4日利用する	1%	(2名)
		週に1、2日利用する	3%	(10名)
		月に2、3日利用する	10%	(35名)
		月に1日以下	65%	(232名)
外出時に使用するもの	ベビーカー	70%	(249名)	
	抱っこひも	38%	(136名)	
	おんぶひも	15%	(53名)	
	迷子防止用ハーネス	2%	(7名)	

(N=358)

2. ベビーカーを使用して外出する際のニーズ

(1)ベビーカーを使用して外出する際に人にぶつかった経験

ベビーカーを使用して外出する際に人にぶつかったりぶつかりそうになった経験の有無について尋ねたところ、「スーパーでの買い物の際に、ショッピングカートを使用している人」（「ぶつかったことがある」「ぶつかりそうになったことがある」と回答した者 76%）、「通常の歩行者（障害者、高齢者を除く）」（67%）、「歩きながら携帯電話やスマートホンを使用している人」（42%）にぶつかった経験がある者の順に多かった。また、少数ではあるが、「シルバーカーを使用している高齢者」（5%）、「車いす使用者」（3%）、「視覚障害のある人」（2%）について、ぶつかった経験を持つ者がいることが確認できた。

表 3-2-2. ベビーカーを使用して外出する際に人にぶつかった経験

	ぶつかったことがある	ぶつかりそうになったことがある
ショッピングカートを使用している人	27% (98名)	48% (173名)
通常の歩行者（障害者、高齢者を除く）	21% (75名)	46% (166名)
歩きながら携帯電話を使用している人	6% (23名)	35% (126名)
自転車に乗っている人	2% (6名)	35% (124名)
大きな荷物やキャリーケースを持った人	9% (32名)	21% (75名)
自転車に乗りながら携帯電話を使用している人	1% (4名)	26% (94名)
歩いている高齢者	1% (2名)	18% (66名)
歩きたばこをしている人	1% (3名)	18% (64名)
シルバーカーを使用している高齢者	0	5% (19名)
車いす使用者	1% (2名)	3% (10名)
視覚障害のある人	0	2% (6名)

(%の母数は回答者である保護者 358名)

都市部（東京都、大阪府）と地方（群馬県、栃木県）の違いによって人にぶつかったりぶつかりそうになった経験についてそれぞれの間で χ^2 検定を行った。その結果、「通常の歩行者」（ $\chi^2(2) = 4.084, p < 0.05$ ）、「歩いている高齢者」（ $\chi^2(2) = 7.637, p < 0.05$ ）、「自転車に乗っている人」（ $\chi^2(2) = 24.579, p < 0.05$ ）、「自転車に乗りながら携帯電話を使用している人」（ $\chi^2(2) = 35.554, p < 0.05$ ）、「歩きながら携帯電話を使用している人」（ $\chi^2(2) = 35.647, p < 0.05$ ）、「大きな荷物やキャリーケースを持った人」（ $\chi^2(2) = 11.469, p < 0.05$ ）、「歩きたばこをしている人」（ $\chi^2(2) = 2.501, p < 0.05$ ）に有意な差が認められた。このことより、都市部の方が地方に比べて通行量が多く、人にぶつかる危険性も上がることが推測できる。

表 3-2-3. 人にぶつかったりぶつかりそうになった経験について都市部と地方による違い

	都市部	地方	χ^2 値 ($df=1$)	p 値
ショッピングカートを使用している人	141 名 (41%)	130 名 (38%)	2.501	0.140
通常の歩行者 (障害者、高齢者を除く)	128 名 (37%)	113 名 (33%)	4.084	0.046
歩きながら携帯電話を使用している人	102 名 (30%)	47 名 (14%)	35.647	0.000
自転車に乗っている人	87 名 (26%)	43 名 (13%)	24.579	0.000
大きな荷物やキャリーケースを持った人	68 名 (20%)	39 名 (12%)	11.469	0.001
自転車に乗りながら携帯電話を使用している人	74 名 (22%)	24 名 (7%)	35.554	0.000
歩きたばこをしている人	46 名 (14%)	21 名 (6%)	2.501	0.140
歩いている高齢者	44 名 (13%)	24 名 (7%)	7.637	0.007
シルバーカーを使用している高齢者	12 名 (4%)	7 名 (2%)	1.458	0.247
車いす使用者	7 名 (2%)	5 名 (2%)	0.370	0.572
視覚障害のある人	4 名 (1%)	2 名 (1%)	0.703	0.447

(%の母数は都市部 177 名、地方 181 名)

(2)ベビーカーを使用して外出する際に感じたヒヤリハット経験をしたこと

ベビーカーを使用して外出する際に感じたヒヤリハット経験をしたことについて尋ねた (表 3-2-4)。その結果より、「ベビーカーの前を横切られてぶつかったことがある」「経験したことがある」「経験しそうなったことがある」と回答した者 68%、「エレベータを待っているときに譲ってもらえないことがある」(64%)、「ベビーカーで入れないお店がある」(50%)を全体の半数以上が経験していることが確認できた。

ベビーカーを使用して外出する際に障壁となるのは段差や階段であり、ベビーカーを抱えた状態で段差を昇降する動作は保護者にとって負担が大きいだけでなく、転倒して保護者や乳幼児がけがをする危険性が高い (高野倉・四元, 2005)。このことから、ベビーカーを使用しているときはエレベータでの移動が望ましいといえる。また、田中・八藤後・田中 (2010) の調査によると、ベビーカーに機敏性を求めるとバランスを崩しやすく、転倒しそうなった体験を半数以上の保護者が経験している。このことにより、ベビーカーを使用する際は早い動きをしたり急いだりすると転倒などの危険を伴うため、注意が必要であることが推測できる。

加えて、「周りに迷惑がかかるのではないかと感じ、泣いたりしないように必要以上に子どもに厳しくしたことがある」(58%)といった周りの人の迷惑を一番に考えた行動をとった経験を持つ者が全体の 6 割近くいることも確認できた。

また、堀口・村井 (2012) の調査によると、ベビーカーでの電車利用について、一般利用者の 59%がベビーカーをできるだけたんで乗車することを望んでいた。しかし、同時に混雑時ではない時ややむを得ない場合は仕方がないとそのまま乗車することに対して一般利用者は肯定的で

あるとされている。このことにより、電車やバスの中ではベビーカーをたたむことを望む人が 6 割近くいるがやむを得ない場合は許容していることがわかる。ベビーカー使用者はベビーカーを混雑時はベビーカーをたたむなど状況に応じた対応をすることが必要である。

表 3-2-4. ベビーカーを使用して外出する際にヒヤリハット経験したこと

	経験したことがある	経験しそうになったことがある
エレベータを待っているときに譲ってもらえないことがある	44% (158 名)	20% (70 名)
ベビーカーでは入れないお店がある	44% (158 名)	6% (23 名)
周りに迷惑がかかるのではないかと感じ、泣いたりしないように必要以上に子どもに厳しくしたことがある	28% (101 名)	30% (108 名)
ベビーカーの前を横切られてぶつかったことがある	15% (53 名)	53% (190 名)
電車やバスから乗り降りする際に「早くして」といわれたことがある	5% (19 名)	14% (51 名)
電車やバスの車内で「ベビーカーをたたため」といわれたことがある	4% (15 名)	13% (45 名)
エレベータのなかで「ベビーカーをたたため」といわれたことがある	3% (12 名)	7% (26 名)
駐車場で子どもの乗せ降ろしやベビーカーの積み下ろしの際に「早くして」といわれたことがある	2% (7 名)	10% (35 名)

(%の母数は回答者である保護者 358 名)

(3)ベビーカーを使用して外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること

ベビーカーを使用して外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていることについて「非常に配慮して欲しい」から「全く必要ない」までの 5 件法で尋ねた (表 3-2-5)。その結果、「ベビーカーの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる」(「非常に配慮して欲しい」「やや配慮して欲しい」と回答した者 89%)、「路上駐車、放置自転車をしない」(84%)、「狭い道を譲る」(64%) という保護者が全体の 6 割以上いることが確認できた。このことから車や自転車、人と接触することなく安全に外出したいというニーズが高いことが明らかになった。

また、「エレベータを譲る」(63%)、「開き戸を開けて待つ」(59%)、「階段の昇降の手伝い」(58%)、「階段での昇降の際に荷物を持つ」(34%) ことに配慮を望む保護者が多かった。これらのことは、すぐに危険につながるわけではないが、不便なく快適に外出したいというニーズが高いことが確認できた。

表 3-2-5. ベビーカーを使用して外出する保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること

	非常に配慮して欲しい	どちらとも	あまり必要ない
	+やや配慮して欲しい	いえない	+全く必要ない
ベビーカーの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる	89% (319名)	6% (21名)	2% (6名)
路上駐車、放置自転車をしない	84% (301名)	10% (37名)	2% (7名)
狭い道を譲る	64% (229名)	23% (83名)	8% (29名)
エレベータを譲る	63% (224名)	24% (85名)	10% (36名)
開き戸を開けて待つ	59% (211名)	26% (93名)	11% (40名)
階段の昇降の手伝い	58% (206名)	22% (78名)	17% (60名)
バス、電車などの乗降の手伝い	44% (157名)	32% (116名)	20% (72名)
階段の昇降の際に荷物を持つ	34% (122名)	37% (134名)	25% (89名)
車内で席を譲る	30% (108名)	38% (135名)	28% (102名)

(%の母数は回答者である保護者 358名)

(4)ベビーカーを使用して外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していること

ベビーカーを使用して外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していることについて「非常に配慮している」から「全く配慮していない」までの5件法で尋ねた(表3-2-6)。その結果、「子どもがぐずったり泣いたりしないようにおもちゃやお菓子などを用意している」「非常に配慮している」「やや配慮している」と回答した者93%、「電車などで子どもがぐずったらデッキに出る」(65%)といった他人に迷惑をかけないように未然に防いだり、迷惑をかけそうになったらすぐに対応したり、他人に迷惑をかけることに気を遣っている保護者が全体の6割以上いることが確認できた。同様に、店舗を利用するときも「店舗の通路が狭いときは広い場所にベビーカーを置いてから入る」(70%)、「混雑している時間の買い物を控える」(63%)など周囲の迷惑にならないようにしている保護者が多いことが確認できた。また、「狭い道でのすれ違いの際はよける」(90%)、「ベビーカーの近くを車や自転車が通り過ぎるまで止まって待つ」(77%)という道路の移動の際に危険を感じることに、配慮している保護者が多いことも確認できた。

エレベータの利用については、「混雑したエレベータに乗らない」(76%)保護者が多いが、「エレベータ内でベビーカーをたたむ」(16%)とエレベータ内ではベビーカーをたたまない保護者が多いことが確認できた。保護者が一人でベビーカーを使用している場合、片手で子どもを抱きながら、もう片方でベビーカーをたたまなければならない。それによって、保護者の姿勢が不安定になり、転倒などの危険性が増し、事故やけがの可能性があると考えられることから、エレベータ内でたたまない保護者が多いのではないかと推測できる。加えて、特に駅などエレベータに乗っている時間が短い場合はベビーカーから子どもを降ろしてベビーカーをたたみ、自分が乗り降りし、ベビーカーを開いて子どもを乗せるとすると、エレベータに乗ること自体が一苦勞になるので、短時間のエレベータ乗車の際にはベビーカーをたたむということを電車やバスなどの乗車時と比べるとそもそも考えないことも推測できる。また、いずれの項目にも配慮していな

いと答えた者は3%（11人）であり、ほとんどの保護者が一般の人に気を遣いながら生活していることが推測できる。

安心院（2015）の調査によると、ベビーカーを使用して鉄道やバスを利用することに対して周りの迷惑になっていると思う者は鉄道使用者の83%、バス使用者の79%と約8割の者が迷惑になっていると感じていることを明らかにしている。さらに、混雑する時間帯に公共交通機関を利用しない者は鉄道使用者77%、バス使用者40%であることが報告されている。このことより、ベビーカーを使用して外出する際は混雑時の公共交通機関利用を避けるだけでなく、公共交通機関そのものを利用しないことが推測できる。

小塚ら（2004）の調査によると、ベビーカーを使用する際は通路の真ん中にベビーカーを置くわけにはいかないと報告されていることから、やむを得ず扉の近くの広い部分に置く事しかできないことが考えられる。また、小塚ら（2004）は、子どもはすぐに退屈して騒いだり、機嫌が悪くなり泣き出すと親は周囲の視線が気になりだすという心理的なバリアがあることを報告している。

表 3-2-6. ベビーカーを使用して外出する保護者自身が一般の人に対して配慮していること

	非常に配慮している	どちらとも	あまり考えていない
	+やや配慮している	いけない	+全く考えていない
子どもがぐずったり泣いたりしないように おもちゃやお菓子など用意している	93% (333名)	1% (5名)	2% (7名)
狭い道でのすれ違いの際はよける	90% (321名)	3% (11名)	3% (10名)
ベビーカーの近くを車や自転車が通りすぎる まで止まって待つ	77% (277名)	11% (38名)	8% (28名)
混雑したエレベータに乗らない	76% (272名)	11% (41名)	8% (29名)
店舗内の通路が狭いときは広い場所にベビー カーを置いてから入る	70% (250名)	17% (60名)	8% (30名)
電車やバスが混雑する時間を避ける	70% (250名)	12% (42名)	13% (45名)
駐車場では子どもの乗せたり降ろしたり、 ベビーカーの乗せ降ろしで時間がかかる のでなるべく混雑していないところに車を 停める	68% (242名)	14% (50名)	10% (37名)
座席が空いていてもベビーカーがあるので 座らず、入口付近に立つ	66% (238名)	17% (61名)	7% (26名)
電車などで子どもがぐずったらデッキに出る	65% (231名)	16% (57名)	11% (40名)
混雑している時間の買い物を控える	63% (224名)	22% (79名)	12% (42名)
公共交通機関をできるだけ使わない	52% (187名)	20% (72名)	23% (83名)
電車やバスの車内ではベビーカーをたたむ	50% (179名)	26% (92名)	16% (58名)
子どもがぐずったときにすぐ降りられるよう に各駅停車に乗車する	28% (102名)	30% (106名)	33% (117名)
エレベータ内でベビーカーをたたむ	16% (57名)	25% (90名)	53% (191名)

(%の母数は回答者である保護者 358名)

3. 1～3歳の子どもを連れて外出する際のニーズ

(1)1～3歳の子どもを連れて外出する際に人にぶつかった経験

1～3歳の子どもと外出する際に人にぶつかったりぶつかりそうになった経験の有無について尋ねた(表 3-2-7)。その結果、「スーパーでの買い物の際に、ショッピングカートを使用している人」「ぶつかったことがある」「ぶつかりそうになったことがある」と回答した者 74%)、「通常の歩行者(障害者、高齢者を除く)」「(71%)、「自転車に乗っている人」(43%)の順に多く見られた。また、少数ではあるが、「車いす使用者」(8%)、「シルバーカーを使用している高齢者」(8%)、「視覚障害のある人」(3%)について、ぶつかったりぶつかりそうになった経験を持つ者がいることが確認できた。

表 3-2-7. 1～3 歳の子どもを連れて外出する際に人にぶつかった経験

	ぶつかったことがある	ぶつかりそうになったことがある
ショッピングカートを使用している人	19% (60名)	55% (170名)
通常の歩行者 (障害者、高齢者を除く)	23% (73名)	48% (149名)
自転車に乗っている人	2% (6名)	41% (127名)
歩きながら携帯電話を使用している人	4% (13名)	32% (100名)
大きな荷物やキャリーケースを持った人	5% (15名)	23% (70名)
自転車に乗りながら携帯電話を使用している人	2% (5名)	24% (76名)
歩いている高齢者	3% (10名)	20% (63名)
歩きたばこをしている人	1% (2名)	15% (48名)
車いす使用者	0	8% (24名)
シルバーカーを使用している高齢者	1% (2名)	7% (21名)
視覚障害のある人	0	3% (8名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者 311名)

(2)1～3歳の子どもを連れて外出する際に感じるヒヤリハット経験をしたこと

1～3歳の子どもを連れて外出した際に感じるヒヤリハット経験をしたことの有無について尋ねた(表 3-2-8)。その結果、「ドアや窓に子どもが手をはさんだことがある」「経験したことがある」「経験しそうになったことがある」と回答した者 56%、「自動ドアが開かなかったために子どもがぶつかったことがある」(41%)といった子ども自身がけがをする可能性のある経験をしたことがある者が全体の半数近くいることが確認できた。また、「子どもの目の前を横切る人にぶつかったことがある」(52%)、「階段ですれ違いざまに他人にぶつかられたことがある」(35%)といった人とのすれ違いの際にヒヤリ体験をした者が全体の3割以上いることも確認できた。鈴木(2003)は子どもが日常生活で感じる不便として、「好奇心旺盛で安全と危険に対する判断ができない」、「気が散りやすく、不意の対象にぶつかりやすい」、「動作が遅い」ことをあげている。このことより、1～3歳の子どもは注意力が散漫になりやすい上に危険なものに自ら近づくなど危険に対する判断力も乏しいために保護者は注意が必要であることが推測できる。

「子どもとゆっくり階段を上り下りしていたら邪魔にされることがある」(39%)、「道路や施設内で子どもと手をつないで歩いていたら邪魔にされることがある」(30%)といった邪魔にされることなどに心理的なバリアを感じる者が全体の3割程度いることが確認できた。柳田・谷口(2011)は子ども連れで公共交通機関を利用する際には心理的バリアが存在する可能性があるとしたが、今回の調査において、公共交通機関利用時だけでなく、外出中の様々な場面で心理的バリアを感じている保護者がいることが明らかになった。

表 3-2-8. 1～3歳の子どもを連れて外出する際にヒヤリハット経験したこと

	経験したことがある	経験しそうになったことがある
ドアや窓に子どもが手をはさんだことがある	21% (65名)	35% (108名)
自動ドアが開かなかったために子どもがぶつかったことがある	11% (33名)	30% (92名)
子どもとゆっくり階段を上り下りしていたら邪魔にされることがある	8% (25名)	31% (95名)
階段ですれ違いざまに他人にぶつかったことがある	8% (26名)	27% (85名)
道路や施設内で子どもと手をつないで歩いていたら邪魔にされることもある	7% (22名)	23% (72名)
子どもの目の前を横切る人にぶつかったことがある	6% (19名)	46% (142名)
周りに迷惑がかかるのではないかと感じ、必要以上に子どもに厳しくしたことがある	6% (20名)	35% (108名)
子どもの顔の高さにあるお店の看板に子どもがぶつかったことがある	5% (17名)	23% (72名)
電車やバスの車内で邪魔にされることもある	5% (14名)	20% (61名)
エスカレータの乗り降りの際に時間をかけていたら邪魔にされることもある	4% (13名)	21% (64名)
電車やバスから乗り降りする際に「早くして」などといわれたことがある	4% (12名)	10% (32名)
駐車場で子どもの乗せおろしの際に「早くして」などといわれたことがある	2% (5名)	7% (23名)
エレベータの中で「うるさい」「じっとしていなさい」など邪魔にされることもある	2% (5名)	7% (22名)
子どもの顔の高さにある電柱からの突起物に子どもがぶつかったことがある	1% (3名)	16% (50名)
エスカレータに子どもの手や足、指など巻き込まれたことがある	1% (3名)	12% (37名)
子どもの顔の高さにある電柱にくくりつけられたポスターや広告に子どもがぶつかったことがある	1% (4名)	11% (34名)
炎天下にマンホールやガードレールなどの鉄製品に子どもが触れてやけどしたことがある	0	13% (40名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者 311名)

(3)1～3歳の子どもを連れて外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること

1～3歳の子どもと外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていることについて、「非常に配慮して欲しい」から「全く配慮の必要ない」までの5件法で尋ねた(表3-2-9)。その結果、保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていることは、「子どもの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる」(「非常に配慮して欲しい」「やや配慮して欲しい」と回答した者89%)、「路上駐車、放置自転車をしない」(81%)といった人、自転車や車とのすれ違いの際に配慮して欲しいという保護者が全体の8割以上いるが確認できた。このことから車や自転車、人と接触することなく安全に外出したいというニーズが高いことが明らかになった。また、「トイレに時間がかかっても急かさないうで欲しい」(77%)というおむつ替え等が必要である乳幼児期特有のケアの必要性から時間がかかってしまうことや「エスカレータの乗り降りに時間がかかっても急かさないう」(70%)、「階段の昇降を急かさないう」(67%)、「子どもと並んで歩いていても邪魔にしない」(66%)といった子どもの運動機能の未発達により大人の歩行速度にあわせるのが大変である(鈴木, 2003)ことからゆっくりした動作になってしまうことに対する配慮を望む保護者が全体の7割近くいることが確認できた。

また、「エレベータを譲る」(50%)、「開き戸を開けて待つ」(47%)、「階段での昇降の際に荷物を持つ」(39%)ことに配慮を望む保護者が多かった。これらのことは、すぐに危険につながるわけではないが、不便なく快適に外出したいというニーズが高いことが確認できた。

鈴木・沼尻(2010)は子ども連れのトイレの利用時間は5分以内程度60%、10分以内34%であるが、トラブル時は5分以内が14%、10分以内が50%、20分以内が27%であることが報告されている。このことから、子ども連れのトイレ利用時間は通常でも3割以上が10分以内、トラブル時には半数が10分以内と一般の利用者より時間がかかることから、急かさないうで欲しいという配慮を求めることが切実であると推測できる。

表 3-2-9. 1～3 歳の子どもを連れて外出する際に保護者が一般の人に配慮して欲しいと感じていること

	非常に配慮して欲しい	どちらとも	あまり必要ない
	+やや配慮して欲しい	いえない	+全く必要ない
子どもの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる	89% (277 名)	5% (15 名)	1% (4 名)
路上駐車、放置自転車をしない	81% (252 名)	11% (34 名)	3% (8 名)
トイレに時間がかかっても急かさないうで欲しい	77% (241 名)	13% (39 名)	5% (15 名)
エスカレータの乗り降りの際にゆっくりしていても急かさないう	70% (219 名)	18% (55 名)	7% (21 名)
階段の昇降を急かさないう	67% (209 名)	19% (59 名)	9% (27 名)
子どもと並んでいても歩いている邪魔にしない	66% (206 名)	24% (76 名)	4% (13 名)
狭い道を譲る	60% (188 名)	27% (84 名)	11% (34 名)
エレベータを譲る	50% (157 名)	28% (87 名)	16% (50 名)
開き戸を開けて待つ	47% (146 名)	29% (90 名)	19% (58 名)
車内で席を譲る	39% (120 名)	37% (113 名)	19% (60 名)
電車やバスの乗降の手伝い	30% (91 名)	28% (115 名)	28% (87 名)
階段昇降の際 荷物を持つ	19% (60 名)	39% (120 名)	36% (111 名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者 311名)

(4)1～3歳の子どもを連れて外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していること

1～3歳の子どもを連れて外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していることについて、「非常に配慮している」から「全く配慮を考えない」までの5件法で尋ねた(表3-2-10)。

その結果、「歩くスピードがゆっくりなので、人が来たらよける」(「非常に配慮している」「やや配慮している」と回答した者89%)、「子どもの近くを車や自転車が通り過ぎるまで止まって待つ」(87%)、「階段の昇降の際は階段の端を歩く」(84%)、というように全体の8割以上の保護者がすれ違い際に子どもとの衝突のリスクを減らすために配慮していることが確認できた。また、「混雑している場所では子どもを歩かせず、抱っこする」(83%)、「電車やバスで座席に座るときは子どもを膝に乗せる」(79%)といったことに配慮している保護者が全体の8割近くいることが確認できた。小塚ら(2004)は移動制約者である子連れの外出時の問題点として、子どもが自立歩行している場合に「バランスを崩しやすい事」「長時間立っていることが困難」「転倒や転落の危険性が高い事」「突発的に動く事」「他の物に気をとられやすい事」等をあげている。このような子どもの特性を考慮し、保護者は一般の人に対して配慮していることが推測できる。

また、乳幼児連れが多目的トイレを使用することで車いす使用者が使えないという課題が顕在しはじめている(鈴木・沼尻, 2010; 赤田・小松・高塩・江藤, 2011; 中田・八藤後・野村, 2012;)

小野・添田・布田・佐藤，2013)。多目的トイレを待たされた経験をした車いす使用者は74%いることが報告されている（鈴木・沼尻，2010）。多目的トイレほど広くなくても一般の便房より奥行きを長くとった簡易型便房を整備していくことが、数を確保する上で重要であるとされている（中田ら，2012；小野ら，2013）。このことにより、ファミリートイレなどの設置を増やし、車いす使用者や障害者との棲み分けをはかる必要があると推測できる。

表 3-2-10. 1～3 歳の子どもを連れて外出する際に保護者自身が一般の人に対して配慮していること

	非常に配慮している +やや配慮している	どちらとも いえない	あまり考えていない +全く考えていない
歩くスピードがゆっくりなので、人が来たらよける	89% (277名)	5% (16名)	2% (5名)
子どもの近くを車や自転車が通り過ぎるまで止まって待つ	87% (270名)	8% (24名)	1% (3名)
混雑している場所では子ども歩かせず、抱っこするなどする	83% (259名)	9% (28名)	3% (10名)
階段の昇降の際は階段の端を歩く	84% (261名)	8% (25名)	3% (9名)
電車やバスで座席に座るときは子どもを膝に乗せる	79% (247名)	11% (34名)	5% (14名)
多目的トイレが混雑していたら先に譲る	51% (159名)	31% (96名)	13% (40名)
混雑時にエスカレータを利用しない	49% (152名)	27% (84名)	19% (59名)

(%の母数は1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者311名)

4. 子どもを連れて外出する際にあったら便利だと思うもの

子どもを連れて外出する際に保護者自身があったら便利だと思うものについて、「非常に便利である」から「全く必要ない」の5件法で尋ねた（表3-2-11）。

その結果、「子どもの目の高さにある看板やポップなどの広告にけが防止用のクッションがしてある」（「非常に便利である」「やや便利である」と回答した者74%）、「子どもの目の高さにあるワゴンや棚の角にけが防止用のクッションがしてある」（73%）、「子どもの目の高さにあるフックや棒にけが防止用のクッションがしてある」（73%）と子どもにけがや事故などの危険が及ばないことへの配慮を全体の7割以上の保護者が希望していることが明らかになった。

また、「施設や店舗でのカートやベビーカーの貸し出しサービスがある」（76%）、「建物に近い場所に設置されていて、乳幼児連れが専用で利用できる駐車スペースがある」（72%）、「ベビーカーを折りたたまずに利用できる場所であることを示すベビーカー優先マークの表示がある」（69%）、「子ども連れ優先のレジがある」（60%）、「駐車場までのポーターサービスがある」（53%）といったものに全体の半数以上の保護者が便利であると希望していた。しかし、これは子ども連れて外出する際に保護者自身が便利になることであり、子どもに対してのバリアの解消にはつな

がらない。こうした保護者が便利だと思うものと子どもに危険が及ぶものについては分けて考える必要がある。同時に、保護者にも利便性と危険を区別する必要があることを伝えることが大切となる。

「男性トイレにおむつ交換台がある」(69%)は全体の7割近くが希望しているのに対し、「男性も利用可能な授乳室がある」(37%)は4割の半数以下しか希望していなかった。授乳室は極めてプライバシーが求められるため、男性が利用可能となると、防犯上の不安も伴うことが影響していると推測できる。

表 3-2-11. 子どもを連れて外出する際にあったら便利だと思うもの

	非常に便利である	どちらとも	あまり必要ない
	+やや便利である	いえない	+全く必要ない
施設や店舗でのカートやベビーカーの貸出しサービスがある	76% (271名)	6% (23名)	2% (6名)
子どもの目の高さにある看板やポップなどにけが防止用のクッションがしてある	74% (264名)	8% (27名)	3% (9名)
子どもの目の高さにあるワゴンや棚の角にけが防止用のクッションがしてある	73% (263名)	8% (28名)	3% (8名)
子どもの目の高さにある商品を掛けてある棒やフックにけが防止用のクッションがしてある	73% (262名)	8% (27名)	3% (10名)
建物に近い場所に設置されていて、乳幼児連れが専用で利用できる駐車スペースがある	72% (256名)	9% (30名)	5% (13名)
ベビーカー置き場の設置	72% (259名)	9% (31名)	2% (7名)
男性トイレにおむつ交換台がある	69% (247名)	10% (36名)	5% (17名)
ベビーカーを折りたたまずに使用できる場所であることを示すベビーカー優先マークの表示がある	69% (246名)	9% (34名)	4% (13名)
子ども連れ優先のレジがある	60% (216名)	13% (46名)	11% (39名)
駐車場までのポーターサービスがある	53% (189名)	21% (74名)	10% (35名)
男性が利用できる授乳室がある	46% (132名)	25% (89名)	19% (68名)

(%の母数は回答者である保護者 358名)

5. 考察

今回の調査より、子どもを連れて外出する際には周囲の人への遠慮や迷惑をかけないようにしていることが確認できた。

通行人とぶつかった経験のある人はベビーカーを使用して歩いて外出する際に、ベビーカーを使用しているので、電車やバスの昇降、階段の昇降、開き戸の開閉などのベビーカーを持ち上げたり、たたんだりするなど保護者が困難を感じていることについて周囲の人に協力を求めている

ことが確認された。このことから、子どもに直接危険やけがの可能性はあるわけではないが、外出時の負担を軽減したいという希望があることが推測できる。

1～3歳の子どもと歩いて外出する際に、「エスカレータの乗降の際に急かさない」、「階段の昇降を急かさない」など子どもの身体的な発達特徴により、大人と比べて動作が緩慢であるがゆえに子どもにけがや事故がないように危険がおよぶことに対して保護者が配慮を求めていることが確認された。また、「子どもの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる」、「路上駐車や放置自転車をしない」ことを周囲の人に求めており、子どもに直接危険やけがをおよぶことを防止したい思いが強いことが確認された。

1～3歳の子どもと歩いて外出する保護者が一般の人に配慮していることについて、すべての項目で全体の半数近くの保護者が配慮していると答えている。保護者は子どもの行動だけでなく、一般の人に迷惑をかけないように気を遣っていることが確認できた。

上記のように、ベビーカーを使用して外出する保護者および子どもを連れて外出する保護者両者とも、周囲の人に何かして欲しいと求めるだけでなく、保護者自身で積極的に子どもの危険やけが防止対策をしていることが明らかになった。

第4章

フィールドワーク調査

4-1 子どもの遊び場におけるフィールドワーク調査

第1節 目的

本研究では、乳幼児連れの外出先として頻度が高く最も身近である子どもの遊び場における問題点を明らかにすることを目的とする。具体的には、乳幼児連れの外出のバリアとなっているおむつ交換、移動、授乳環境を中心に調べる。なお、一般の小規模または中規模の公園ではなく、多くの子育て家庭が利用する群馬県内の大型の公園について実地調査を実施する。

第2節 方法

1. 調査方法

水野・西館・安心院・徳田（2016）のウォーターフロントにおけるバリアフリー環境整備に関する研究の調査方法を参考に、「バリア発見型フィールドワーク」の手法を用いて調査した。調査の視点は(1)子どもの遊び場の施設、設備のアクセシブル（安全で便利に快適に利用することができるか）、(2)子どもの遊び場におけるエンjoyラブル（他の利用者と同様に楽しみを享受することができるか）であった。具体的には、以下の点にバリアがないかを発見するフィールドワークを行った。

(a) 駐車場から施設（建物）までのアクセス

駐車場、乗降場所、駐車場から施設までの通路、スロープ、階段

(b) 施設（建物）内の利用しやすさ

出入り口、上下移動のしやすさ、トイレ（多目的トイレ、一般トイレの設備）、授乳室や休憩室

2. 調査場所

群馬県内の乳幼児連れが多く集まる公園 10 園を調査対象とした。選出の基準としては、NPO 法人市民メディアペパーみんとかんぱにーが運営する子育て情報サイト「ぐんま子育てネット」のこどもとあそぼう！ぐんまの公園、群馬県私立幼稚園 PTA 広報誌のおすすめの公園、子供とおでかけ情報「IKO-YO いこーよ」の群馬県のおでかけスポットから、乳幼児向けの公園であるとされているもののうちで、県立公園を 4 園、総合公園を 3 園、規模が 4.7ha 以上の地区公園、市営の動物園・遊園地を選出した。調査箇所は以下のとおりである。

群馬の森、観音山ファミリーパーク、華蔵寺公園、ぐんまこどもの国（金山総合公園）、桐生が岡公園（桐生が丘遊園地・動物園）、敷島公園バラ園、玉村町北部公園、いせさき市民のもり、中央児童遊園るなばあく（前橋公園）、藤岡総合公園おとぎの森

3. 調査期間

調査期間は 2014 年 11 月～2015 年 6 月であった。

第3節 結果

1. 駐車場から施設（建物）までのアクセス

(1) 駐車場

表 4-1-1 に駐車場に関する調査結果の概要を示した。以下、詳しく述べていく。

乳幼児連れ専用または優先の駐車スペース（障害者用駐車スペースと共用を除く）は1園も設置されていなかった。「思いやり駐車場」を乳幼児連れが利用できるシステムになっている箇所が2園あった（写真 4-1-1）。「思いやり駐車場」とは群馬県が「人にやさしい福祉のまちづくり条例」に基づいて実施している身体障害者、知的障害者、精神障害者、難病患者、高齢者、妊産婦を対象とした駐車スペースのことであり、利用する際には自動車のルームミラーに利用証を掲示することが定められている。ただし、「思いやり駐車場」を利用できるのは生後7ヶ月に達するまでの乳児連れと規定されているので、生後7ヶ月を過ぎた乳幼児連れは利用することができない。また、この駐車スペースの案内表示は駐車スペース前にある樹木の幹の上の方に打ち付けてあったり、パイロンに貼ってあるだけであったり、雑草で隠れていたりなど見にくい場所にあった（写真 4-1-1、写真 4-1-2）。これでは乳幼児連れが利用対象者であることに気づかない人も多いと推測する。

障害者用駐車スペースはスペースの幅が広く、建物の入り口付近という非常に利便性のよい場所に設けられており、誰にとっても利用しやすいスペースである（西館ら，2005）。しかし、乳幼児連れが障害者用駐車スペースを使用した場合、車の乗降に幅を要する車いす使用者が使用することができず、駐車できない等、困ることになる。また、車両間隔の狭い一般の駐車スペースでは、自動車の種類によってはドアを十分に開けることができないため、チャイルドシートからの子どもの乗せ降ろしがより困難になる（長坂ら，2008）。そこで、障害者用駐車スペースとは別に乳幼児連れが利用できる駐車スペースを設けるなどの工夫が求められる。乳幼児連れのための駐車スペースは店舗の出入り口に隣接している必要性がないため、店舗の出入り口から離れた場所に幅の広い駐車スペースを設置することで乳幼児連れの不便が解消できると考える。

(2) 駐車場から施設までの通路

① 歩行者専用通路

表 4-1-2 に駐車場に関する調査結果の概要を示した。以下、詳しく述べていく。

駐車場から入口までの通路が砂利や砂などで、アスファルト舗装がされていない通路が2園あった（写真 4-1-3、4）。舗装されている園でも通路の表面にはひび割れや凹凸、舗装面の剥がれなどがある園が6園あった。路面に凹凸があるとベビーカーの車輪が安定しなかったり、車輪が段差に引っかかったりなど、操作がしにくい（長坂ら，2008；Mizuno & Tokuda，2010）。いずれの園も駐車場はきれいに舗装されているが通路には不具合が多いことから通路にはバリアフリー化に意識が及んでいないと考えられる。

駐車スペースに接する通路の入り口の全面に点字ブロックが設置してある園（写真 4-1-5）や、建物の出入り口に続く細いスロープの真ん中に点字ブロックが設置されており、点字ブロックの

上をベビーカーが通らざるを得ない園（写真 4-1-6）が 3 園あった。点字ブロックの上を通るときにベビーカーの車輪が滑ったり（水野・徳田，2010）、側溝の蓋にベビーカーの車輪が引っかかったりする等、操作がしにくい（Mizuno & Tokuda, 2010）ため、ベビーカー使用者にはバリアとなる。

②上下移動

駐車場が坂の下にあり、公園入り口まで歩行者用の急な階段を上らなくてはならない園（1 園）があった（写真 4-1-7）。これでは、保護者が一人でベビーカーを利用して子どもと遊びに来た場合、片手で子どもを抱きながら、もう片方でベビーカーを持って階段を昇降しなくてはならず、保護者の姿勢が不安定になるとともに、足元が見えにくく、段の踏み外し等の危険性が生じる（写真 4-1-8、写真 4-1-9）。その上、ベビーカーを持ち上げなくてはならないため、バリアであると思われる。また、歩いている子どもを連れて階段を昇降する際は、階段の幅が狭いため手をつないで階段を上ることができず、保護者が階段の外を昇降しなくてはならず（写真 4-1-10）、子どもが転倒したり、保護者自身の足が滑ったりすると子どもも保護者も怪我の恐れがあり、危険である。公園の立地上、階段を設けざるを得ないケースもあると考えられるが、そうした場合に階段の踏面や階段の幅を広く設けたり、蹴上げを低くしたりするなど階段の寸法に配慮することや、階段の傾斜を緩めたり、階段の角を突出させないことや踊り場の設置などの対処が考えられる。

2. 施設の利用しやすさ

(1) 出入り口

表 4-1-3 に出入り口に関する調査結果の概要を示した。以下、詳しく述べていく。

公園入り口にポールが立っていたり（写真 4-1-11）、花の鉢植えが置かれていたりする園（写真 4-1-12）が 6 園あった。そのなかにはポール間の隙間がない園もあり、ベビーカーで通るのはもちろん人が通る際も身体を横にして通らなくてはならなかった（写真 4-1-13）。ポールや花の鉢植えは自動車の乗り上げや自転車での進入を防ぐという利点があるが、ベビーカーで通りにくいほどの間隔で設置されている場合は、それ自体がバリアになる。

(2) 上下移動

エレベータやエスカレータが設置されている園は 1 園もなかった。園内に階段がある園は 1 園あったが、ベビーカー使用者などのために迂回路が設置されていた（写真 4-1-14）。

(3) トイレ

表 4-1-4 にトイレに関する調査結果の概要を示した。以下、詳しく述べていく。

すべての園に多目的トイレが設置されており、どの多目的トイレも乳幼児連れが使用できることが示されたマークが表示されていた（写真 4-1-15）。しかし、調査した 10 園のうちの 1 園は、園内のすべての多目的トイレが施錠されていた。また、使用されていないにもかかわらず施錠さ

れている多目的トイレのある園が2園あった。施錠された多目的トイレがあった園のひとつには、ドアの開閉時に鍵の不具合で施錠されてしまい、使用していなくても鍵がかかる状態になっていた。調査時も施錠されており、管理事務所に問い合わせると不具合であると教えられ、管理事務所の職員は「閉まっても声をかけられれば開ける」と答えた。多目的トイレの利用が必要な人にとっては利用できないこと自体がバリアであるが、管理事務所の職員が不具合を知っていながら、利用者にとっては大きなバリアになっていると感じていないことにも問題がある。また、多目的トイレが男性トイレの中に設置されており、多目的トイレに入ろうとすると男性トイレの便器が見えてしまい、母親がおむつ交換などでそのトイレを使用したい際は使用しにくい園もあった（写真 4-1-16）。

調査を実施した多目的トイレはどこも入り口及び内部が広く、ベビーカーごと入ることができ、おむつ交換のための大きいシートが設置されていた（写真 4-1-17）。調査した公園のうち3園は一般の男女のトイレにおむつ交換台が設置されていた（写真 4-1-18）。おむつ交換台にはおむつ交換専用のシート（写真 4-1-19）と大きいベッド型のユニバーサルシート（写真 4-1-20）の2種類があった。おむつ交換台は清潔で衛生的であった。砂埃や靴あとがあるものもあったが使用者が一度拭けば問題はない状態であった。公園のトイレにおいて最も設置ニーズが高いのがおむつ交換台であり（江口・八藤後・田村，2009）、今回の調査した公園すべてにおむつ交換台が設置されているのに加え、3園では一般のトイレにもおむつ交換台があることから、乳幼児連れにとって公園でのおむつ交換は便利になったといえる。しかし、おむつの処理についてはオストメイトやおむつ処理機が設置された園はなく、おむつを捨てることのできるゴミ箱が設置された園が3園（写真 4-1-21）、おむつの持ち帰りを促す貼り紙があったのが2園（写真 4-1-22）、おむつの持ち帰りを促す張り紙と共に持ち帰り用のビニール袋がおいてあったのは1園であった（写真 4-1-23）。子どもの排便の後始末については現状では特に配慮されておらず、不便を感じている保護者が多い（植田・三浦・三谷・野村，2012）ことから、今後の改善が望まれる。おむつ交換台の使用方法について表示している園が1園あった。適切なおむつ交換台使用のために役立つと考えられる（写真 4-1-24）。

また、園内のすべての多目的トイレが施錠されていた1園を除く9園中7園の多目的トイレに子ども用のいす（ベビーチェア）が設置されており（写真 4-1-25）、そのうち2園は一般の女性トイレにも設置されていた（写真 4-1-26）。子ども用の便座は2園の多目的トイレに設置されていた（写真 4-1-27）。子ども用便器が設置されている園が1園あった（写真 4-1-28）。このように多くの場所にベビーチェアが設置されていることから、おむつ交換台に続いて設置を望む声が多いベビーチェア（江口ら，2009）についても問題はないと思われる。

多目的トイレの衛生面については園内のすべての多目的トイレが施錠されていた1園を除く9園のうち管理者が常駐していない1園や管理事務所が離れた場所にある1園の屋外トイレ計2園は汚臭が強く、トイレトペーパーが床に散乱している等の問題があった（写真 4-1-29）。さらに節電のため電気がつかず自然光を取り入れるために天井部に吹き抜けがある多目的トイレでは鳥や虫がいた。多目的トイレにおける最大の問題点は「清潔さ」である（宮下・久保，2008）と

の調査結果もあり、衛生面に問題がある屋外トイレについては早急に改善が求められる。

床の滑りにくさについては屋外にある多目的トイレはいずれもキメの細かい凹凸のあるタイル（写真 4-1-30）や細かい大きさのタイル（写真 4-1-31）など滑りにくい素材でできていた。管理棟など室内の多目的トイレは床材にビニール素材が使用されていて、水で濡れた場合は滑りやすくなっていた。子どもが入って遊べる池がある園では池で遊び終えた子どもが着替えのために濡れた状態で多数、利用したため、床が水浸しになっていた（写真 4-1-32）。この園は更衣室が施錠されて利用できない状態であったため、センター内の多目的トイレが更衣室として代用されていたことがその背景にあった。

他の問題点としては、多目的トイレに行くまでの通路に段差があったり（写真 4-1-33）、通路に公園の貸し出し遊具置き場が設置されていたりなど、ベビーカーで通るのは不便である（写真 4-1-34）と思われる園があった。

(4)授乳室や休憩室

表 4-1-5 に授乳室に関する調査結果の概要を示した。以下、詳しく述べていく。

「授乳室」という言葉自体が法律等で使用されていないため、明確な定義がなく、備えるべき機能にも特に定めはない（沼尻，2012）。その実態は様々であり、明確な設計指針はない（川野・任・仲・小林・添田，2010）。

授乳室は7園に設置されていたが、独立した授乳室や赤ちゃんコーナーが設置されているところ（6園）（写真 4-1-35）と事務室に申し出て事務室の一角を使用するところ（1園）（写真 4-1-36）の2種類があった。加えて、独立した授乳室は扉がついているタイプ（5園）（写真 4-1-37）とカーテンで仕切るタイプ（1園）（写真 4-1-38）の2種類があった。扉式の場合は入り口に使用中か否かが一目でわかる表示が必要であるが、それがあったのは2園のみであった（写真 4-1-39）。カーテンの場合は授乳中に他の利用者が開けてしまう可能性がある。扉式の場合には扉に使用中か否かの表示がないと授乳中に扉が開く可能性があり母親にとっては不安であると思われる。また、授乳室内にも仕切りのカーテンがある（4園）とプライバシーが保たれる（写真 4-1-40）。さらに、靴を脱いで入るもの（2園）（写真 4-1-41）とベビーカーごと靴のまま入れるもの（5園）（写真 4-1-42）の2種類があった。

事務室の一角にある授乳室（写真 4-1-36）は、職員に声をかけて使用しなければならず、実際に男性職員しかいない場合や職員が忙しそうに仕事をしている場合に申し出られずにいた保護者がいた。申し出て借りられた場合もカーテンで仕切られているだけであり、開けられてしまう不安があると思われる。

授乳スペースの入り口はカーテンよりも扉がよい（石田・龍，2008）とされているが、これはカーテンの場合は十分なプライバシーが確保できないためである。ドアの場合は使用中であることをロックや施錠により確認できるが、カーテンの場合はその方法が課題となる（川野ら，2010）。今回の調査結果でも同様の課題が確認されたため、今後、改善の必要性がある。

桐生市などの市町村では、乳幼児をかかえる保護者等の外出支援を目的として、「赤ちゃんの駅」

事業として指定している施設がある（写真 4-1-43）。これらの施設は子育て中の保護者が安心して外出できる環境づくりを推進するために、外出中におむつ替えや授乳など誰でも自由に立ち寄ることができる施設である。授乳やおむつ換えの場所の提供およびミルク用のお湯の提供を行い、ポスターや幟が目印になっている（写真 4-1-44）。今回、調査したなかでこの指定を受けている授乳室は 3 園にあった。調乳用のお湯が出る蛇口があったり（写真 4-1-45）、授乳室の出入り口に使用中か否かがわかる表示がされていたり（写真 4-1-39）、室内にカーテンや扉の仕切りがあったり、授乳用のいすも背の低いもの（写真 4-1-46）であったりと工夫が随所に見られた。

授乳室に整備してほしいと保護者が要望する設備としてはおむつ交換台、洗面台、個室授乳室が多く（石田・龍，2008）、温度調節可能な給湯設備、荷物台、ベビーカーでの入室可能（宮下・久保，2008）も望まれることから、「赤ちゃんの駅」事業で設置されている授乳室はこれらの要望を満たしており、十分な機能を果たしていると考えられる（写真 4-1-47）。

男性の利用を断る表示をしていた園が 1 園あった（写真 4-1-48）。授乳室は極めてプライベートな空間であることから、授乳する母親にとっては男性の入室は困るという気持ちがある。一方、粉ミルクで授乳したい父親はどこで授乳するのかという問題もある。これらのことから、女性が安心して母乳を与えられるスペース（個室であり、男性の入室を不可とする）、男性も立ち入ることができる誰でも利用できるキッズルーム（写真 4-1-49）や休憩室（写真 4-1-50）のような共用スペース（お湯が出る、おむつ交換ができる）のそれぞれが必要だと考えられる。

表 4-1-1. 駐車場に関する調査結果

公園名		玉村町 北部 公園	群馬の 森	観音山 ファミリー パーク	いせさ き 市民の もり	華蔵寺 公園	ぐんま こども の国	桐生が 岡公園	敷島 公園 バラ園	中央 児童 遊園 ばあく	藤岡 総合 公園 おとぎ の森
項目	思いやり駐車 場の有無	×	○	○	×	×	×	×	○	×	×
一 般 用	幅 (cm)	265	243	235	267	295	250	255	220	235	235
	路面 状態	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装
	表面	やや 凸凹	凸凹は なし	凸凹は なし	やや 凸凹	凸凹は なし	やや 凸凹	やや 凸凹	凸凹は なし	凸凹	やや 凸凹
	段差 (cm)	なし	なし	なし	なし	なし	15	なし	7	10 (階段)	なし
駐車場が建物 の入り口に 接している	○	△	○	○	○	△	×	○	×	×	
入り口までの 距離	近い	近い	両方*	両方*	近い	遠い	遠い	近い	遠い	近い	

注*：複数の駐車場があり、遠い場所も近い場所もある。

表 4-1-2. 通路に関する調査結果

項目		公園名	玉村町 北部 公園	群馬の 森	観音山 ファミリー パーク	いせさ き 市民の もり	華蔵寺 公園	ぐんま こども の国	桐生が 岡公園	敷島 公園 バラ園	中央 児童 遊園 るな ばあく	藤岡 総合 公園 おとぎ の森
通路	状態		舗装・ 砂利	舗装	砂利	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装
	表面		やや 凸凹	凸凹は なし	やや 凸凹	凸凹は なし	凸凹は なし	やや 凸凹	凸凹	やや 凸凹	凸凹	やや 凸凹
	傾斜		第2は あり	やや あり	やや あり	やや あり	なし	あり	あり	やや あり	あり	やや あり
	段差		×	×	×	×	×	×	×	×	○	×
	点字 ブロック		△*	×	○	×	×	×	×	×	×	×
	排水溝、 側溝の ふた		なし	入り口 前に あり	あり	なし	なし	入り口 前に あり	入り口 前に あり	なし	あり	あり
	雨で 塗れた とき		滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い	滑らな い
	雨よけ		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

注*：一部に点字ブロックが設置されている

表 4-1-3. 出入口に関する調査結果

公園名		玉村町 北部 公園	群馬の 森	観音山 ファミリー パーク	いせさ き 市民の もり	華蔵寺 公園	ぐんま こども の国	桐生が 岡公園	敷島 公園 バラ園	中央 児童 遊園 るな ばあく	藤岡 総合 公園 おとぎ の森
入口	幅	広い	広い	広い	両方*	広い	広い	広い	広い	広い	狭い
	ポールの有無	○ 155**	○ 130**	○	○ 110**	×	×	×	花の 鉢植え	×	○
	傾斜	やや あり	なし	やや あり	なし	なし	やや あり	あり	やや あり	やや あり	やや あり
	状態	舗装・ 砂利	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装	舗装
	表面	やや 凸凹	凸凹は なし	凸凹は なし	凸凹は なし	凸凹は なし	凸凹は なし	凸凹	凸凹は なし	凸凹は なし	やや 凸凹
	段差	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×
	点字 ブロック	×	×	△***	×	×	×	×	×	×	×

注*：複数の入り口があり、狭いところも広いところもある

注**：ポール間の幅 (cm)

注***：センター前に点字ブロックが設置されている

表 4-1-4. トイレに関する調査結果

	玉村町 北部 公園	群馬の 森	観音山 ファミリー パーク	いせさ き 市民の もり	華蔵寺 公園	ぐんま こども の国	桐生が 岡公園	敷島 公園 ばら園	中央 児童 遊園 るな ばあく	藤岡 総合 公園 おと ぎの 森
多目的 トイレ	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり	○ 表示 あり
おむつ 交換シート	○	○	○	○	○ 女子 トイレ	○ 男女 トイレ	○	○	○ 男女 トイレ	*
衛生面	第2は 汚い	○	○	△	○	○	○	○	○	
子どもと 入れる	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
ベビー シート	×	○	○一般 トイレ にも有	×	○一般 トイレ にも有	○	○	○	×	
ベビー カーごと 入れる	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
手洗い、 洗面所	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
おむつ 処理	×	○ ゴミ箱	× 持ち帰 り用袋	×	○ ゴミ箱	× 持ち 帰り	×	○ ゴミ箱	× 持ち 帰り	
床	やや 滑る	滑り にくい	滑ら ない	サービ スセン ター内 トイレ は滑る	滑ら ない	滑ら ない	滑ら ない	やや 滑り やすい	滑ら ない	
段差	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	

注*：多目的トイレが男性トイレ内に設置されていて調査できなかったため、斜線（／）とした

表 4-1-5. 授乳室に関する調査結果

	玉村町 北部 公園	群馬の 森	観音山 ファミリー パーク	いせさ き 市民の もり	華蔵寺 公園	ぐんま こども の国	桐生が 岡公園	敷島 公園 バラ園	中央 児童 遊園 るな ばあく	藤岡 総合 公園 おとぎ の森
授乳室の 有無	あり	なし	あり	なし	あり	あり	あり	あり	あり	なし
衛生面	○	/	○	/	○	○	○ 遊園地 は汚い	○	○	/



写真 4-1-1：乳幼児連れでも利用できる思いやり駐車場表示が見にくい場所にある（群馬の森）

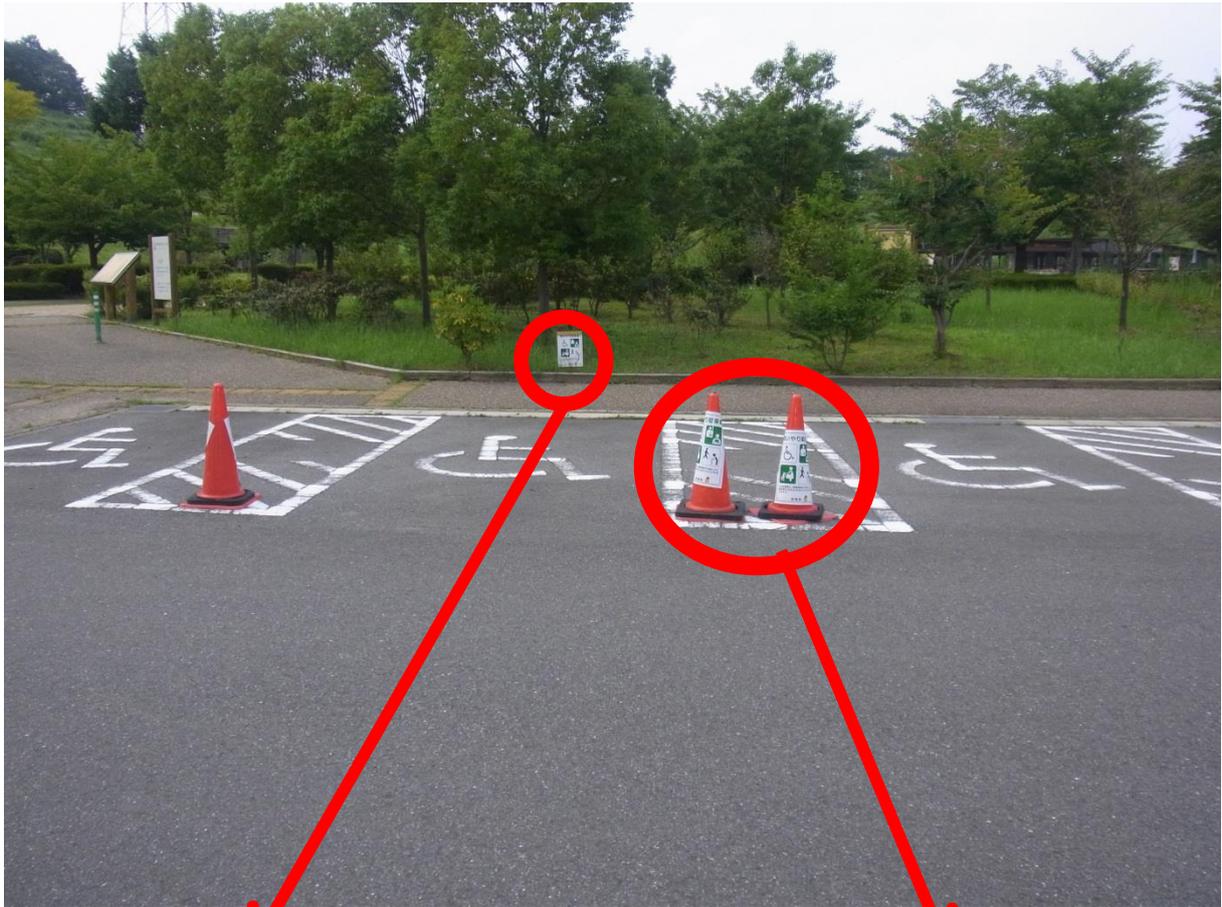


写真 4-1-2 : 思いやり駐車場の案内表示がわかりにくい駐車場 (観音山ファミリーパーク)



表 4-1-3：通路が未舗装のため、ベビーカー使用時は車輪が安定しないなどの不具合がある
(敷島公園バラ園)



写真 4-1-4：通路が未舗装であるため、ベビーカー使用時に不具合がある
(藤岡総合公園おとぎの森)



写真 4-1-5 : 駐車スペースの周りに点字ブロックが貼り巡らされていて、ベビーカーの車輪がひっかかるなど不具合がある（観音山ファミリーパーク）



写真 4-1-6 : 建物の入り口に続くスロープの真ん中に点字ブロックが設置されている（玉村町北部公園）



写真 4-1-7：駐車場から公園に向かう傾斜が急で踏み幅が狭い階段（中央児童遊園るなばあく）



写真 4-1-8：片手でベビーカーを持ち、片手で子どもを抱かなくてはならず、不安定である（中央児童遊園るなばあく）



写真 4-1-9：階段を降りる際に足元が見えない（中央児童遊園るなばあく）



写真 4-1-10：階段の幅が狭いため、子どもと二人で並んで歩けない（中央児童遊園るなばあく）



写真 4-1-11：公園の入り口にポールがあり、狭くなっている（藤岡総合公園おとぎの森）



写真 4-1-12：公園の入り口に花の鉢植えが置かれている（敷島公園バラ園）



写真 4-1-13 : 入り口にポールが立っているため、狭くなっている (敷島公園バラ園)



写真 4-1-14 : ベビーカー使用者のために迂回路の表示がある (桐生が岡公園)



写真 4-1-15: 利用対象者に妊産婦が含まれていることがマークにより表示されている (群馬の森)



写真 4-1-16: 男性トイレ内に多目的トイレが設置されている (藤岡総合公園おとぎの森)



写真 4-1-17 : 広い多目的トイレ (観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-18 : 一般トイレにあるおむつ交換台 (華蔵寺公園)



写真 4-1-19 : 清潔なおむつ交換台 (いせさき市民のもり)



写真 4-1-20 : ユニバーサルシートがあるトイレ (観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-21 : おむつを捨てることのできるゴミ箱が設置されている多目的トイレ (華蔵寺公園)



写真 4-1-22 : おむつ交換台の前に紙おむつの持ち帰りを促す表示がある (中央児童遊園るなばあく)



写真 4-1-23：紙おむつ持ち帰り用ビニール袋が設置されている多目的トイレ
(観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-24：おむつ交換台の使用方法が表示されている（ぐんまこどもの国）



写真 4-1-25 : ベビーチェアがある多目的トイレ (桐生が岡公園)



写真 4-1-26 : 一般トイレ内にあるベビーチェア (華蔵寺公園)



写真 4-1-27：子ども用便座がある多目的トイレ（群馬の森）



写真 4-1-28：子ども用便器が設置されている多目的トイレ（ぐんまこどもの国）



写真 4-1-29：トイレトペーパーが散乱する多目的トイレ（玉村町北部公園）

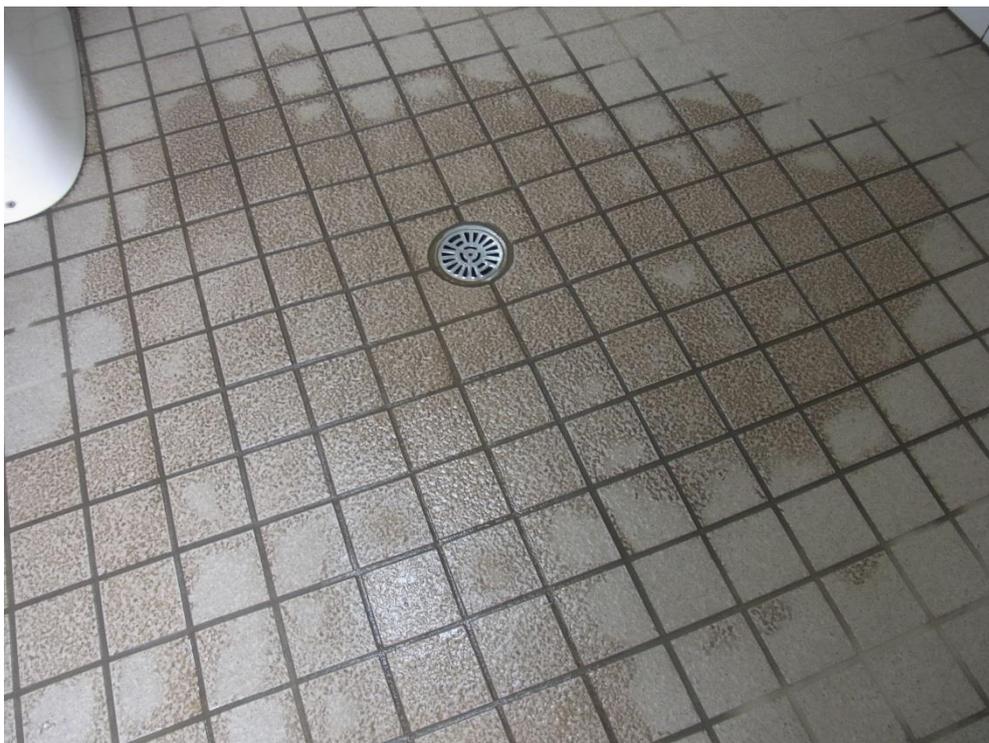


写真 4-1-30：キメの細かい凹凸のあるタイル（敷島公園バラ園）



写真 4-1-31 : 細かい大きさのタイル (桐生が岡公園)

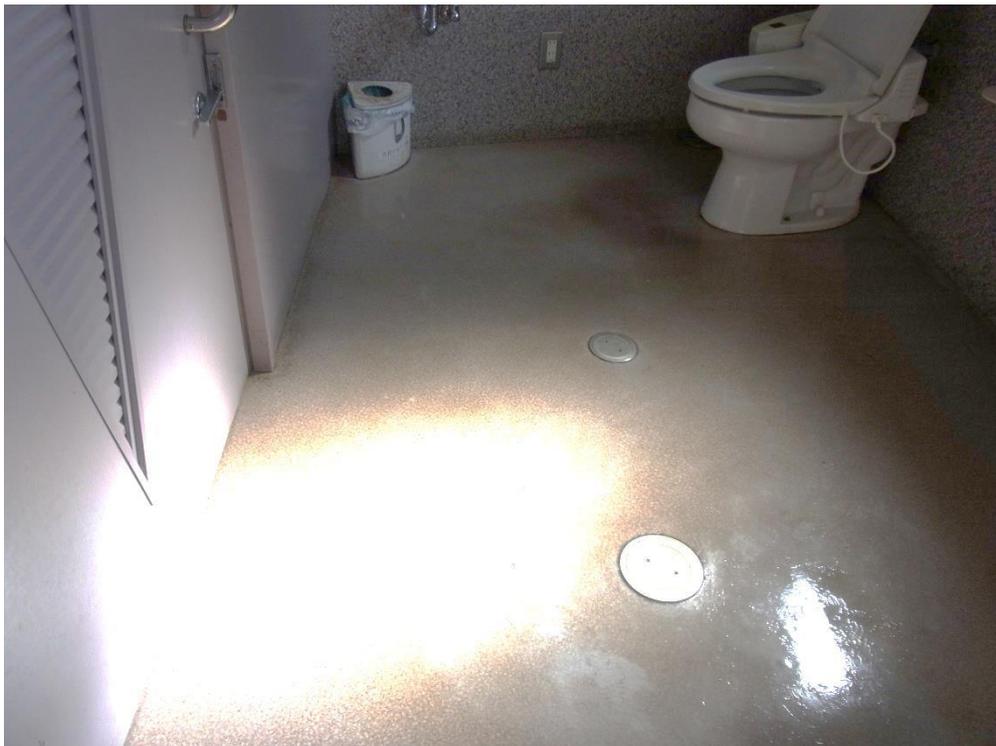


写真 4-1-32 : 床が水浸しで滑りやすくなっているトイレ (いせさき市民のもり)



写真 4-1-33：一般トイレの入り口に段差があるため、ベビーカー使用者は使いにくい
(ぐんまこどもの国)



写真 4-1-34：トイレまでの動線に貸出し遊具が放置されている (観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-35 : 独立した授乳室 (華蔵寺公園)

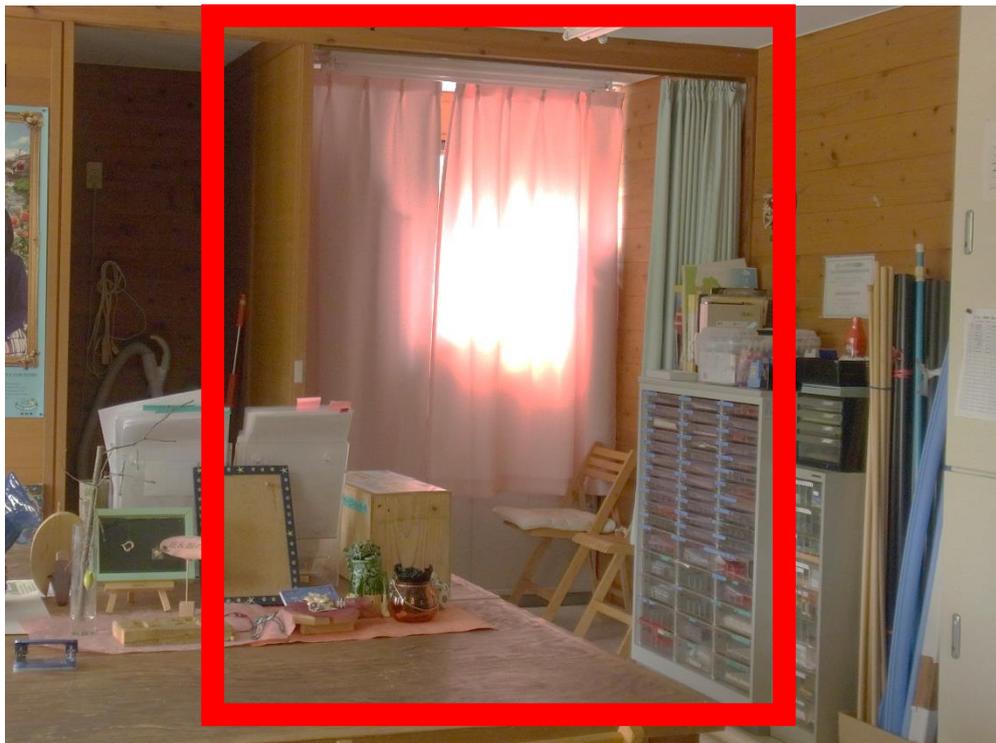


写真 4-1-36 : 事務室の一角にカーテンで仕切る授乳スペースが設置されている (観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-37 : 扉のある授乳室 (敷島公園バラ園)



写真 4-1-38 : カーテンで仕切るタイプの授乳室 (玉村町北部公園)



写真 4-1-39：使用中か否かの表示がある授乳室（玉村町北部公園）



写真 4-1-40：授乳室内にカーテンで仕切る個別スペースがあり、プライバシーが保たれる（ぐんまこどもの国）



写真 4-1-41：土足禁止表示のある授乳室（ぐんまこどもの国）



写真 4-1-42：ベビーカーごと入れる授乳室（華蔵寺公園）



写真 4-1-43：赤ちゃんの駅事業として設置された授乳室（桐生が岡公園）



写真 4-1-44：赤ちゃんの駅があることを知らせる幟（玉村町北部公園）



写真 4-1-45 : 調乳用の熱湯が出る蛇口が設置されている (桐生が岡公園)



写真 4-1-46 : 背もたれがあり、高さの低いすが設置されている (華蔵寺公園)



写真 4-1-47：充実した設備のある授乳室（桐生が岡公園）



写真 4-1-48：男性の入室を断る表示がある（桐生が岡公園）



写真 4-1-49：おむつ替え用のベッドがある誰でも利用できるキッズルーム
(観音山ファミリーパーク)



写真 4-1-50：誰でも利用できる休憩室 (観音山ファミリーパーク)

4-2 公共施設におけるフィールドワーク調査

第1節 目的

本研究では、乳幼児連れが公共施設を利用する際になにがバリアとなっているのか、また、乳幼児特有のバリアであるおむつ交換や授乳環境についても、バリアとなっていることはないかについて、群馬県内で実地調査を行い、乳幼児連れが利用する際の問題点について明らかにすることを目的とする。

第2節 方法

1. 調査方法

水野ら(2016)のウォーターフロントにおけるバリアフリー環境整備に関する研究の調査方法を参考に、「バリア発見型フィールドワーク」の手法を用いて調査した。具体的には、以下の点にバリアがないかを発見するフィールドワークを行った。

(a) 駐車場から施設(建物)までのアクセス

駐車場、乗降場所、駐車場から施設までの通路、スロープ、階段

(b) 施設(建物)内の利用しやすさ

出入り口、上下移動のしやすさ、トイレ(多目的トイレ、一般トイレの設備)、授乳室や休憩室

(c) 周辺の道路の移動しやすさ

歩道の有無や幅、傾斜の有無

2. 調査場所

群馬県内の市・町を調査対象とした。町の選出基準は人口30,000人以上の町を対象とした。調査地域は以下のとおりである。

前橋市、高崎市、安中市、伊勢崎市、太田市、桐生市、渋川市、館林市、富岡市、沼田市、みどり市、大泉町、玉村町

調査箇所は市役所・町役場(14箇所)、保健センター(14箇所)、図書館(14箇所)、公立病院(6箇所)、その地域の主要駅(14駅)とした。

また、駅を利用する乳幼児連れは、特に周辺の道路を移動する可能性が高いことから、主要駅の周辺道路として、群馬県内で最も利用者が多い高崎駅を対象とした。高崎駅には西口と東口があるが、西口は商業施設、公共施設などが多く、東口は駐車場、マンションやアパートなど居住地区となっている。そのため、高崎駅西口を中心に半径1キロメートルの調査を実施した。

3. 調査期間

調査期間は2015年11月～2016年6月であった。

第3節 結果

1. 駐車場から施設（建物）までのアクセス

(1) 駐車場

乳幼児連れ専用または優先の駐車スペース（障害者用駐車スペースと共用を除く）は1箇所も設置されていなかった。生後7ヶ月に達するまでの乳児連れも利用対象となっている「思いやり駐車場」は市役所・役場では14箇所中9箇所、保健センター14箇所中9箇所、図書館14箇所中4箇所、調査した公立病院6箇所すべてに設置されていた（写真4-2-1）。全ての駅（14駅）において障害者用駐車スペースは設置されていたが、思いやり駐車場は設置されていなかった。

前述したように、「思いやり駐車場」とは群馬県が「人にやさしい福祉のまちづくり条例」に基づき、公共施設や商業施設などに設置されている車いす利用者用駐車施設の適正利用を推進するため、2009年より実施している制度である。利用証の交付対象者は身体障害者（身体障害者手帳の等級により交付）、知的障害者（療育手帳の障害の程度が「A」の者）、精神障害者（精神障害者保健福祉手帳の等級判定「1級」の者）、高齢者（介護認定を受けた要介護度1以上の者）、難病患者（特定疾患医療受給者）、妊産婦（妊娠7ヶ月～産後6ヶ月の者）である。公共施設や公立病院、子どもの遊び場、ショッピングセンターなど、群馬県と協定を結んだ施設は、写真4-2-2に示すようなステッカーを掲示し、思いやり駐車場（以下、「標章車用駐車スペース」とする）として、障害者用駐車スペースと区別されている。利用対象者は、事前に市役所あるいは役場に利用の申し出を行い、受け取った利用証（写真4-2-3）を、自動車のルームミラーに掲示する。

本調査の結果、「標章車用駐車スペース」のステッカー表示と障害者用駐車スペースの表示の両方が掲示されているケース（写真4-2-4～写真4-2-7）があった。このように両方の表示があるために、そのスペースを使用したい乳幼児連れが「障害者用駐車スペースかもしれない」と思って使えないこと、本来、「標章車用駐車スペース」利用対象外となる生後7ヶ月以上の子ども連れが利用資格があると思い使用してしまうことなどが起こり得ると考えられる。また、標章車用駐車スペース表示が下の方にありわかりにくいもの（写真4-2-8）、表示がはがれているもの（写真4-2-9）など、一見してわかりにくいものがあった。また、統一された「標章車用駐車スペース」指定の表示ではなく、独自に作成されたものがあったが（写真4-2-10）、独自のものはわかりにくいので統一した表示にするべきである。

前述のように、乳幼児連れは車両間隔の狭い駐車場では、自動車の種類によってはドアを十分に開けることができないため、チャイルドシートからの子どもの乗せ降ろしが、より困難になる（長坂ら、2008）ことが考えられる。乳幼児連れが障害者用駐車スペースを使用した場合、車の乗降に幅を要する車いす使用者が使用することができず駐車できない等、困ることになる。そこで、障害者用駐車スペースとは別に乳幼児連れが利用できる駐車スペースを設けるなどの工夫が求められる。今回の調査では、障害者用駐車スペースと標章車用駐車スペースを区別して設けているもの（写真4-2-11）、施設内に障害者用駐車スペースを設置し施設の外周に標章車用駐車スペースを設置しているもの（写真4-2-12）などの工夫をしている箇所が見られた。

(2)乗降場所

一般車両用の乗降場所は公立病院 6 箇所のうち 2 箇所、駅 14 駅のうち 6 駅に設置されていた。そのうち、乳幼児連れが利用可能なものは 1 箇所あり、一般車両と区別され、障害者や高齢者と共有のスペースとなっていた（写真 4-2-13）。

(3)駐車場から施設までの通路

①歩行者専用通路

歩行者専用通路が設置されていた箇所は 15 箇所であった。車道をパイロンで仕切り歩行者用通路を作っただけのもの（写真 4-2-14）、路面がデコボコで通りにくい箇所（写真 4-2-15）が見られた。

(4)スロープ

全ての施設にスロープが設けられ（写真 4-2-16）、ベビーカー使用者の移動に便利であった。

2. 施設の利用しやすさ

(1)出入口

施設の出入口が自動ドアになっている箇所（写真 4-2-17）がある一方で、入り口が押し戸しかなく、乳幼児を連れての出入りは不便だと思われる箇所があった（写真 4-2-18）。

(2)上下移動

階段しか設置されていない箇所（写真 4-2-19）、エレベータが設置されている箇所（写真 4-2-20）、エスカレータが設置されている箇所（写真 4-2-21）があった。ベビーカー使用者はエレベータ、ヨチヨチ歩きの子どもを連れて歩いている場合はエレベータやエスカレータを使用することで移動の大変さが軽減されると考えられる。

(3)トイレ

駅では 14 駅中 10 駅、市役所・役場、保健センター、図書館、公立病院ではそのすべてに多目的トイレが設置されていた。そのうち、くさい、汚れているなど衛生面に問題があったのは 3 箇所であった。多機能トイレ内におむつ交換に必要な設備（おむつ交換シート、ユニバーサルベッド、ベビーベッド）が設置されていたのは安中駅、群馬藤岡駅、東小泉駅、藤岡市役所を除く 47 箇所であった。おむつ交換シートが汚れていて使用をためらうものがあった（写真 4-2-22、写真 4-2-23）。加えて、ベビーチェアが設置されていたのは前橋駅、高崎駅、伊勢崎駅、前橋市役所、高崎市役所、伊勢崎市役所、館林市役所、富岡市役所、沼田市役所、大泉町役場、前橋市図書館、高崎市図書館、太田市図書館、桐生市図書館、富岡市図書館、沼田市図書館、大泉町図書館、玉村町図書館、すべての公立病院、保健センターであった。ベビーチェアが汚れているもの（写真 4-2-24）が 2 箇所、ベビーチェアが壊れているもの（写真 4-2-25）が 1 箇所あった。また、子ど

も用便座が設置されている箇所（写真 4-2-26）や子ども用の便器が設置されている箇所（写真 4-2-27）があった。

一般トイレのなかにおむつ交換に必要な設備（おむつ交換シート、ユニバーサルベッド、ベビーベッド）が設置されていたのは前橋駅、高崎駅、藤岡市図書館、安中駅、群馬藤岡駅、東小泉駅、藤岡市役所を除く 47 箇所であった。加えて、ベビーチェアが設置されていたのは前橋駅、高崎駅、伊勢崎駅、前橋市役所、高崎市役所、伊勢崎市役所、館林市役所、富岡市役所、沼田市役所、大泉町役場、前橋市図書館、高崎市図書館、太田市図書館、桐生市図書館、富岡市図書館、沼田市図書館、大泉町図書館、玉村町図書館、すべての公立病院、保健センターであった。

多目的トイレについては、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備のガイドライン」では「多機能トイレ」と称されているが、その表示については、様々な表示が混在しており、今回の調査だけでも 8 種類の表示があった（写真 4-2-28～写真 4-2-35）。今後は表示を統一することで利用者の混乱が防げると考えられる。

(4)授乳室や休憩室

前述のように「授乳室」という言葉自体が法律等で使用されていないため、明確な定義がなく、備えるべき機能にも特に定めはない（沼尻，2012）。その実態は様々であり、明確な設計指針はない（川野ら，2010）。

授乳室は駅 14 箇所中 1 箇所（高崎駅）、市役所・役場 14 箇所中 6 箇所（前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市、桐生市、みどり市）、保健センター14 箇所中 6 箇所（前橋市、高崎市、桐生市、藤岡市、みどり市、大泉町）、図書館 14 箇所中 6 箇所（前橋市、高崎市、太田市、桐生市、富岡市、みどり市）、公立病院 6 箇所中 5 箇所（伊勢崎市民病院、桐生厚生病院、館林厚生病院、公立富岡総合病院、公立藤岡総合病院）に設置されていた。個室（写真 4-2-36）、仕切りがあるもの（写真 4-2-37）などプライバシーや安全に配慮されているものがある（7 箇所）一方で、仕切りが可動式で誰でも入ってこられるもの（写真 4-2-38）、カーテンしかないもの（写真 4-2-39）、絵本コーナーの一角をカーテンで仕切って使用するもの（写真 4-2-40）があり、今後はプライバシーや安全に対する配慮が求められる。

授乳室内におむつ交換設備が設置されていたのは駅 14 箇所中 1 箇所、市役所・役場 14 箇所中 6 箇所、保健センター14 箇所中 6 箇所、図書館 14 箇所中 6 箇所、公立病院 6 箇所中 5 箇所であった。給湯設備（写真 4-2-41）や水道設備（写真 4-2-42）を整備しているところがあった。

伊勢崎市・桐生市・みどり市・太田市など「赤ちゃんの駅」事業として設置されている授乳室はどこも清潔であり、おむつ交換のための設備など乳幼児連れが利用しやすいように整備されていた（写真 4-2-43）。公立藤岡総合病院においては誰でも利用できる授乳室の他に、小児科の待合室内に専用の授乳室が設けられる工夫が見られた（写真 4-2-44）。

授乳室の利用方法や空き状況を伝える表示は授乳室が設置されていたすべての施設において整備されていた（写真 4-2-45）。男性の入室を断る表示もあった。授乳室を利用する母親にとっては、男性の入室は困るという気持ちがあるが、一方で父親がミルクをあげたり、おむつ交換をす

る整備も必要である。単に男性の使用を禁じるだけでなく、母親（女性）が安全に母乳を与えるスペース（個室が望ましい）、父親（男性）も立ち入ることができる共用スペース（お湯が出ること、おむつ交換ができること等）のそれぞれの設置が求められる。

3. 周辺道路 高崎駅西口半径 1km 以内

ベビーカーに 6kg の乳児人形（3kg×2 体）を乗せ（写真 4-2-46）、高崎駅西口半径 1km を徒歩でバリアフリー発見型フィールドワーク調査を行った。



写真 4-2-46：調査に使用したベビーカー

(1)路面状況

①歩道の設置の有無

歩道が設置されていない場所では車道を通行しなければならず（写真 4-2-47）、ベビーカーのすぐ脇を自動車や自転車が通り（写真 4-2-48）、危険を感じる場面が何度もあった。

歩道の幅が広いところではベビーカーでの外出はスムーズであった（写真 4-2-49）。歩道の幅が狭いところではベビーカーでの通行自体がスムーズでない（写真 4-2-50）ことに加え、通行人とのすれ違いの際はさらに通行が困難であった（写真 4-2-51）。

フラット形状の歩道では、歩車道の区別がない場合は自動車や自転車がすぐ近くを通ることになり、ベビーカー使用者が身の危険を感じる事が推察された（写真 4-2-52）。また、マウントアップ形状が続くと波打ち歩道になってしまっていた（写真 4-2-53）。

②路面状況

歩行者天国で広い歩道であっても細かいタイルになっている箇所（写真 4-2-54）は、ベビーカー一走行時にがたがたと振動が伝わり、車輪をとられるので不便であった。

ベビーカーが車道に流れていくような傾斜がある場所ではベビーカーでまっすぐ歩くのが難しく、操作が困難であった（写真 4-2-55）。

建物の駐車場の入口との関係において、民家の駐車場から自動車のはみ出して駐車されているところは歩道が狭くなり（写真 4-2-56、写真 4-2-57）、ベビーカーでの走行が大変であった。歩道に出る際に自動車の段差による傷防止のために歩道が傾斜しているところ（写真 4-2-58）があり、ベビーカーが車道側に流れていくので操作が困難であった。

歩道の脇に堀がある場所で堀に囲いがなかった（写真 4-2-59）ため、よちよち歩きの子どもがふらついて誤って堀に落ちる可能性がある場所があった。

③自転車や自動車との関係

自転車走行も認められている歩道では、自転車とのすれ違いの際にベビーカーのすぐ脇を減速せずに自転車が走行していくことが多かった（写真 4-2-60）。狭い歩道では自転車が通り過ぎるまで待つ（写真 4-2-61）などしないと通行できない箇所もあった。

歩道への乗り上げ駐車がある場所では歩道が狭くなるため、ベビーカーでの通行が困難であった（写真 4-2-62～写真 4-2-64）。また、狭い歩道のときは歩道を通れずに車道に出なくてはならなかった（写真 4-2-65）。

歩道の放置自転車、違法駐輪のある場所では、歩道が狭くなり、ベビーカーでの通行が困難であった（写真 4-2-66、写真 4-2-67）。また、歩車道が分離されていない道では車道に出なくてはならず（写真 4-2-68）、危険であった。

④歩道上の障害物

看板があったり（写真 4-2-69）、プランターや鉢植えなどの植栽のある場所やベンチが設置されている場所（写真 4-2-70）では歩道が狭くなり、ベビーカーでの通行が困難であった。

(2)信号、横断歩道

青信号を確認して横断歩道をわたっても、横断歩道内に自動車が残っている場所（写真 4-2-72）があり、危険を感じた。この場所はデパート前の交差点であるため、普段から交通量が多く車道が混雑している。頻繁に横断歩道上に自動車が残ってしまう状況である。

(3)その他

歩きスマホ（写真 4-2-72、写真 4-2-73）をしている人はスマホを見ていて周囲を見ていないので、ベビーカー使用者やよちよち歩きの子どもを連れている保護者は注意が必要であった。



写真 4-2-1：思いやり駐車場（群馬県ホームページより引用）



写真 4-2-2：思いやり駐車場ステッカー表示（群馬県ホームページより引用）



写真 4-2-3：思いやり駐車場利用証
（群馬ホームページより引用）



写真 4-2-4：わかりにくい標章車駐車スペースの表示（みどり市保健センター）



写真 4-2-5：身体障害者用駐車スペース表示と思いやり駐車スペース表示が混在していてわかりにくい表示（桐生市立図書館）



写真 4-2-6 : 障害者駐車スペースである表示 (写真の身障者マークに「専用」と書かれた看板) と標章車用駐車スペースであることを示す表示が混在していてわかりにくい (太田市役所)



写真 4-2-7：障害者専用駐車スペース（写真の「障害者専用駐車場」）表示と標章車用駐車スペース（写真の「思いやり駐車場」）表示が混在していてわかりにくい（館林市役所）

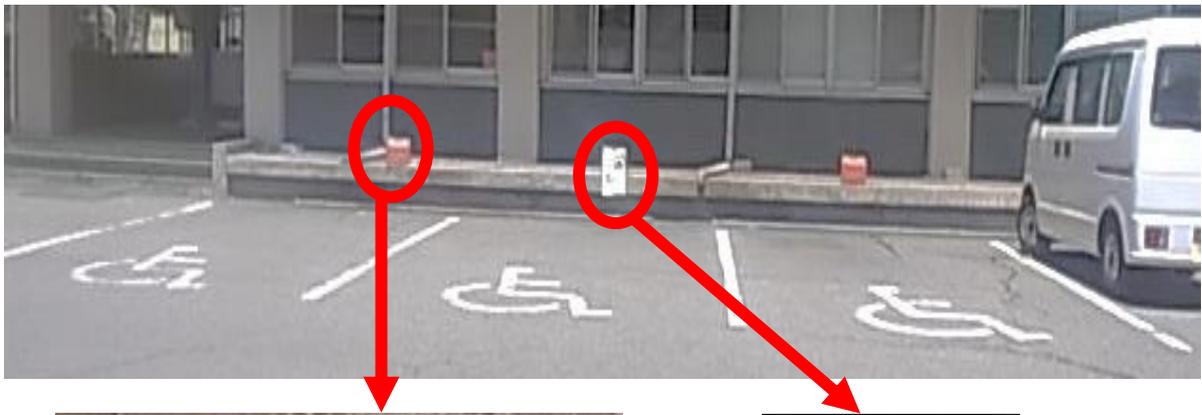


写真 4-2-8：運転席からは見えにくい表示（沼田市役所子ども課）



写真 4-2-9：折れ曲がり取れかかっている「思いやり駐車場」表示（藤岡市保健センター）

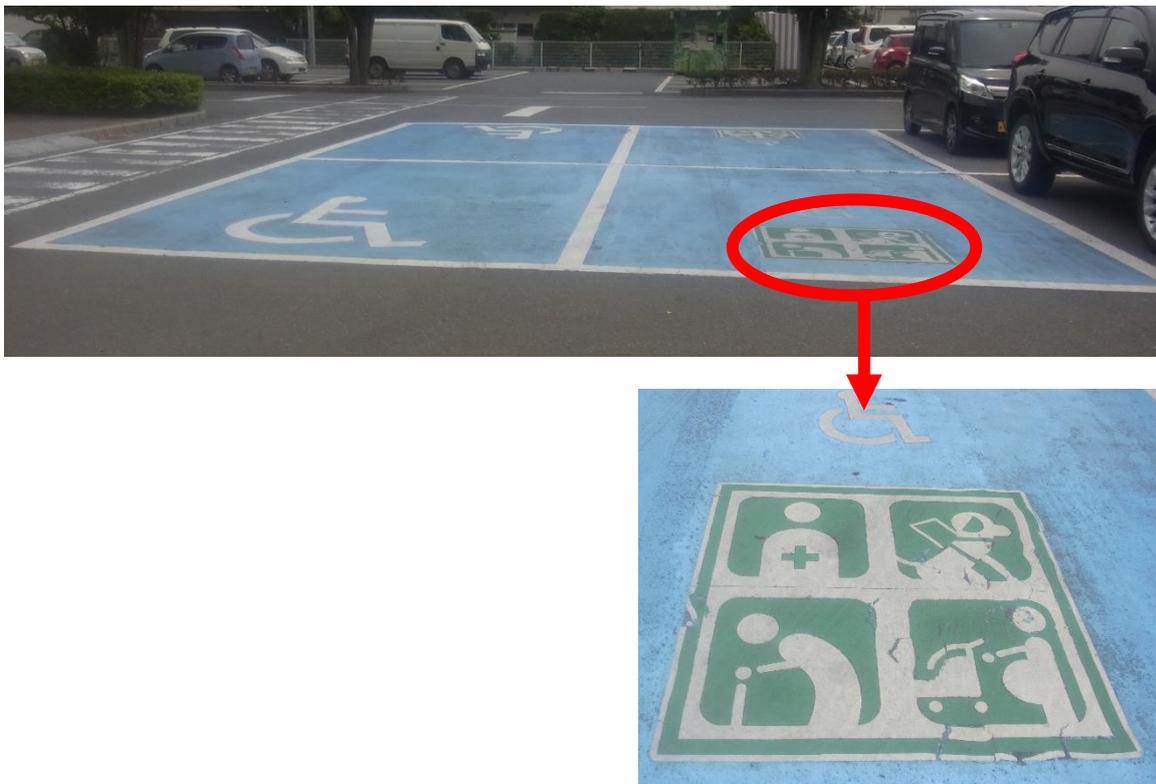


写真 4-2-10：統一された「思いやり駐車場」表示ではない独自の表示を使用している
（安中市役所）



写真 4-2-11：障害者用駐車スペースと「思いやり駐車場」を分けて設置している
(玉村町図書館)



写真 4-2-12：施設内に障害者用駐車スペースを設置し、施設の外周に標章車用駐車スペースを設置している (桐生厚生病院)



写真 4-2-13：一般の乗降場所と区別された乗降場所（太田市駅）



写真 4-2-14：パイロンで仕切られた歩行者専用通路（館林厚生病院）



写真 4-2-15 : 路面が凸凹で通行しにくい通路 (館林市役所)

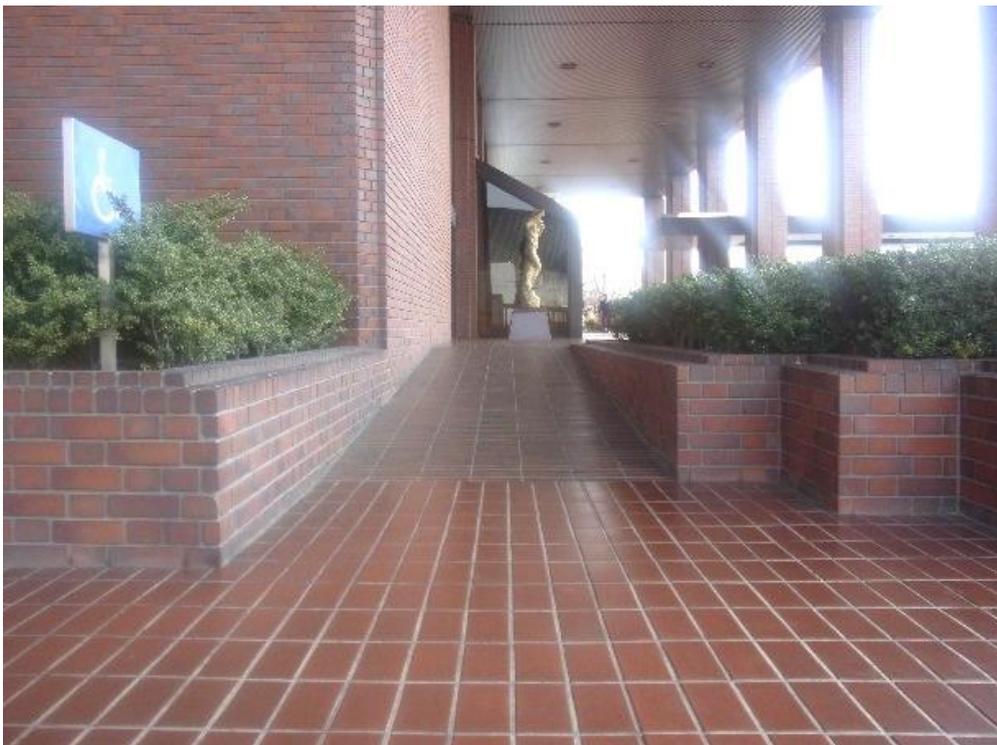


写真 4-2-16 : 駐車場から建物の入り口までスロープが設けられている (館林市役所)



写真 4-2-17： 出入り口が自動ドアになっている（沼田市立図書館）



写真 4-2-18： 出入り口が押し戸であり、乳幼児連れには不便である（館林市図書館）



写真 4-2-19 : 上下の移動手段が階段しかないのでベビーカー使用者には不便であり危険が伴う
(群馬藤岡駅)

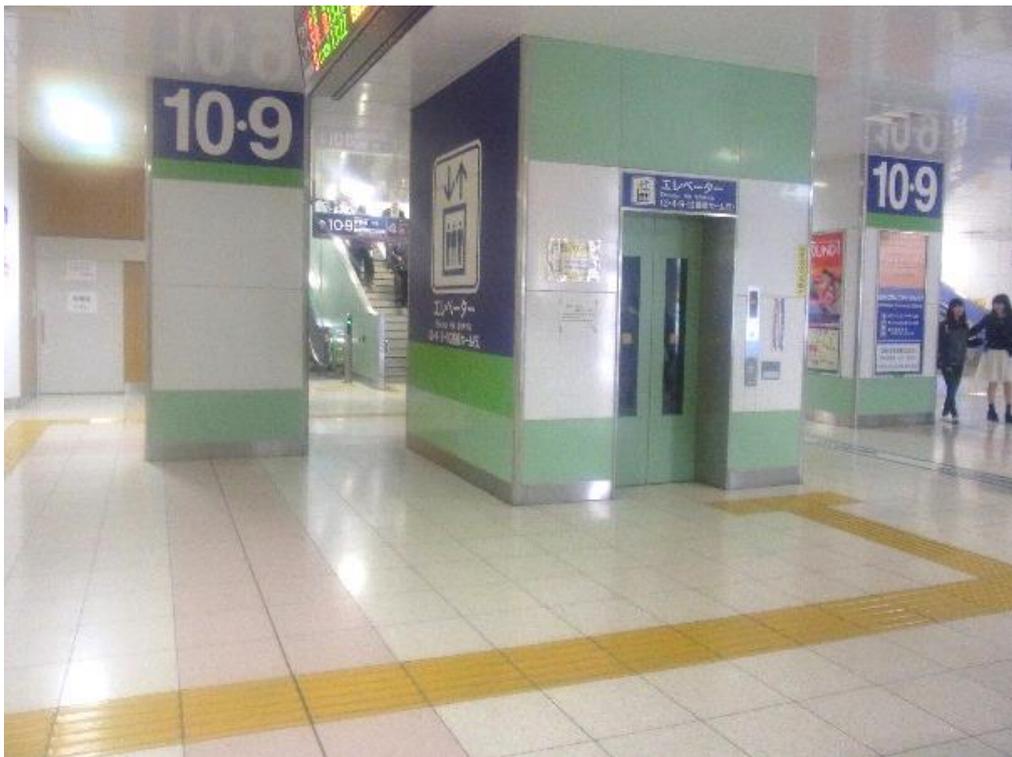


写真 4-2-20 : エレベータが設置されているので上下移動しやすい (太田市駅)

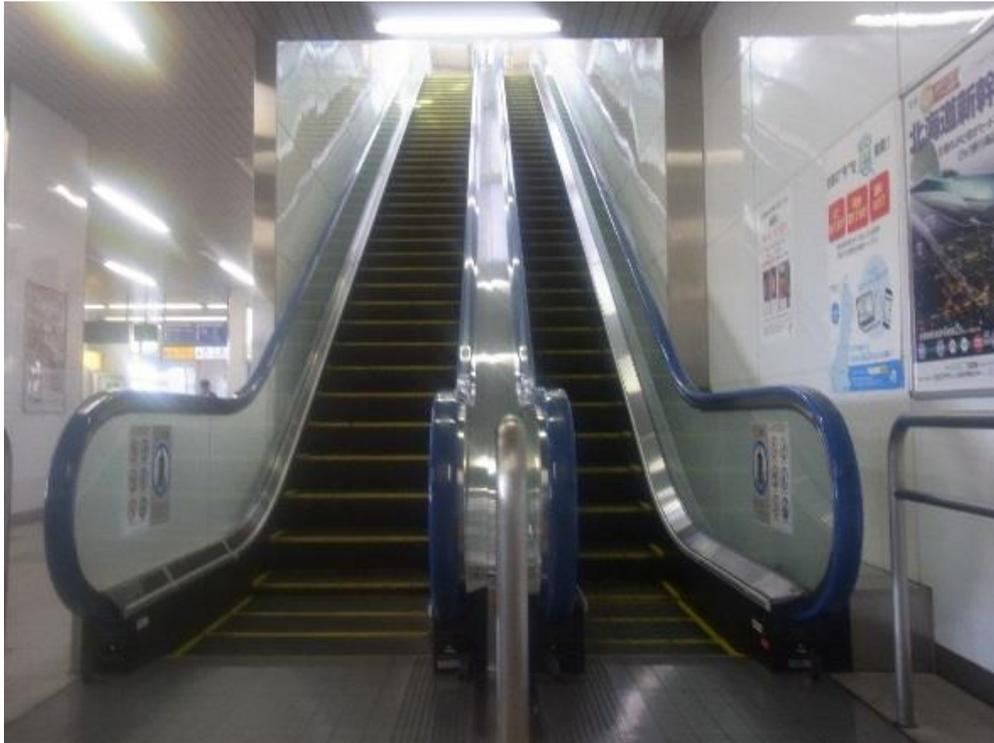


写真 4-2-21 : エスカレーターが設置されている (伊勢崎駅)



写真 4-2-22 : 汚れているおむつ交換シート① (前橋駅)



写真 4-2-23 : 汚れているおむつ交換シート② (渋谷駅)



写真 4-2-24 : 汚れているベビーチェア (渋谷駅)



写真 4-2-25 : 壊れているベビーチェア (沼田市保健センター)



写真 4-2-26 : 子ども用便座があるトイレ (藤岡市保健センター)



写真 4-2-27：子ども用便器があるトイレ（大泉町保健センター）



写真 4-2-28：「多機能トイレ」表示（伊勢崎駅）



写真 4-2-29 : 「身障者便所」表示 (桐生市図書館)



写真 4-2-30 : 「誰でもトイレ」表示 (渋川市保健センター)



写真 4-2-31 : 「ひろびろトイレ」表示 (沼田市役所)



写真 4-2-32 : 「多目的トイレ」表示 (藤岡市保健センター)



写真 4-2-33 : 「ファミリートイレ」表示 (太田市役所)



写真 4-2-34 : 「さわやかトイレ」表示 (富岡市役所)



写真 4-2-35 : 「身障者優先」表示 (大泉町役場)



写真 4-2-36 : 個室型の授乳室 (みどり市役所)



写真 4-2-37：カーテンの仕切りがある授乳室（伊勢崎市役所）

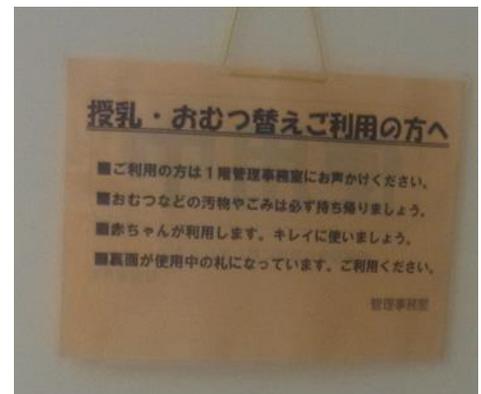


写真 4-2-38：可動式の仕切りがある授乳室（太田市保健センター）



写真 4-2-39：カーテンの仕切りしかない授乳室（富岡市図書館）



写真 4-2-40：絵本コーナーの一角にある授乳スペース（桐生市図書館）



写真 4-2-41：給湯設備のある授乳室（伊勢崎市役所）



写真 4-2-42：水道設備のある授乳室（公立藤岡総合病院）



写真 4-2-43 : 「赤ちゃんの駅」事業の授乳室（桐生市役所）



写真 4-2-44 : 小児科の待合室の中にある授乳室（公立藤岡総合病院）



写真 4-2-45 : 授乳室が使用中か否かの表示がある授乳室 (伊勢崎市役所)



写真 4-2-47 : 歩車道の区別がない場所 (高崎駅南町)



写真 4-2-48 : 歩車道の区別がないため自動車とのすれ違いの際に自動車との距離が近く危険が伴う (高崎市南町)



写真 4-2-49 : 歩道が広いので歩きやすい (高崎市シンフォニーロード歩道)



写真 4-2-50 : 歩道が狭いのでベビーカーでの外出に困難が伴う (高崎市弓町)



写真 4-2-51 : 地下通路への入口があり、歩道が狭くなっている場所での歩行者とのすれ違いの際に十分な幅がない (高崎市連雀町)



写真 4-2-52 : フラット形状の歩道 (高崎市あら町)



写真 4-2-53 : マウントアップ形状が続き、波打ちになっている歩道 (高崎市南町)



写真 4-2-54 : 路面状態の悪い道路 (高崎市さやもーる)



写真 4-2-55 : 車道に流れる傾斜があり、ベビーカーを操作しにくい歩道 (高崎市八島町)

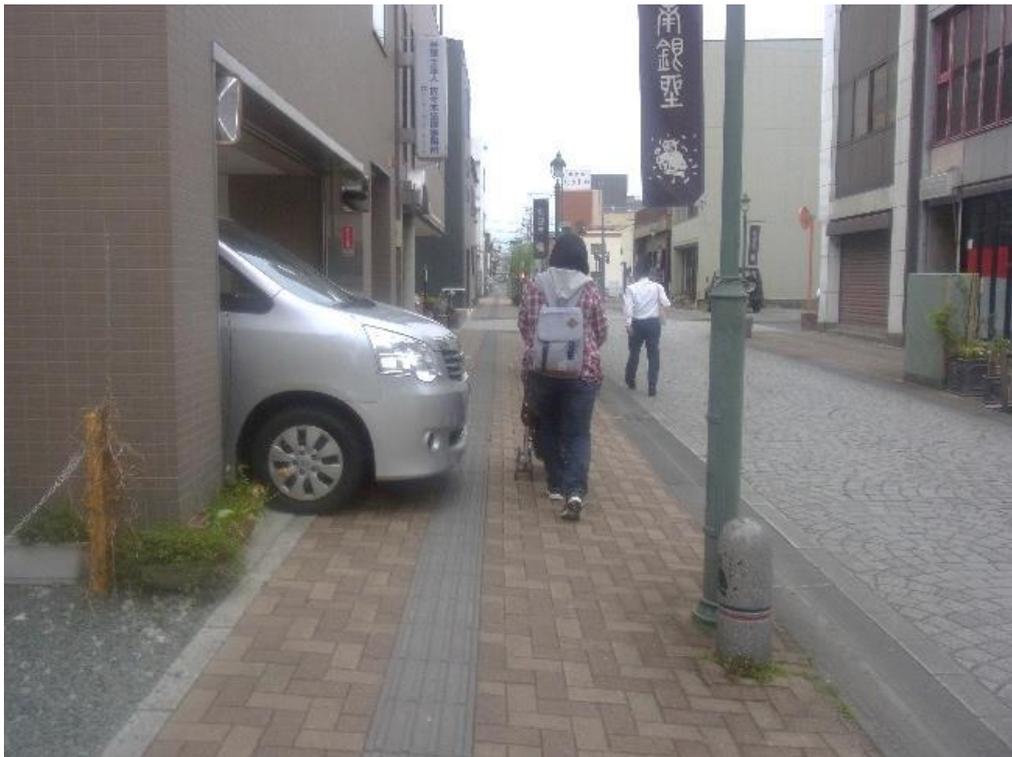


写真 4-2-56 : 民家からはみ出し駐車している自動車① (高崎市あら町)



写真 4-2-57 : 民家からはみ出し駐車している自動車② (高崎市あら町)



写真 4-2-58：車道との段差をなくすために傾斜が設けられている歩道（高崎市南町）

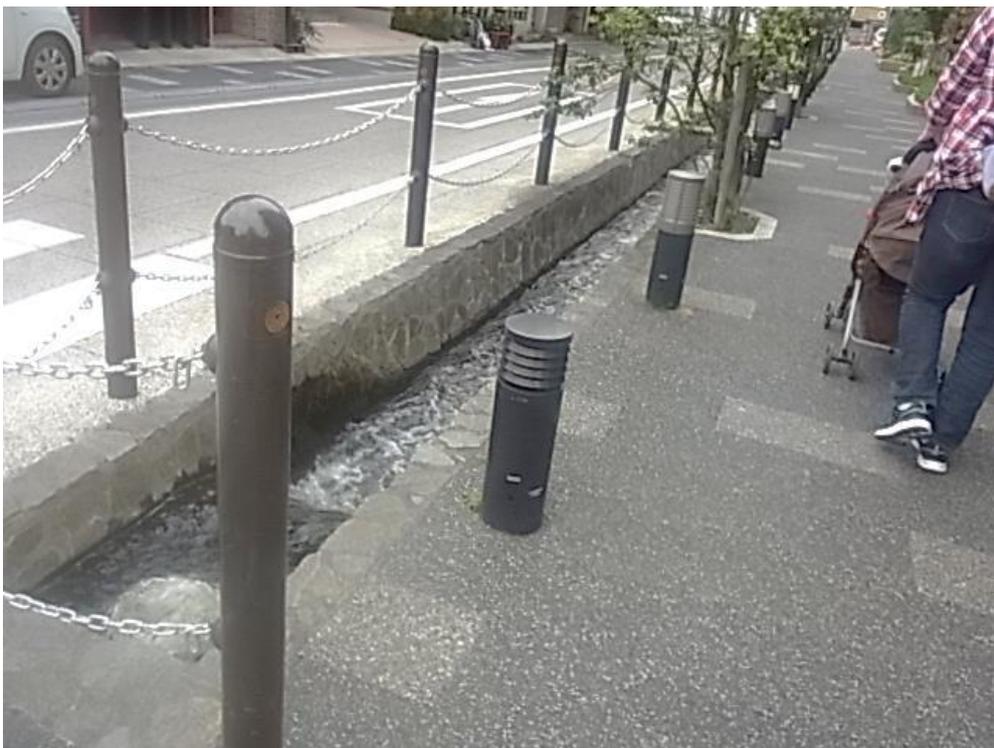


写真 4-2-59：堀に囲いがなく、転落の危険が伴う場所（高崎市通町）



写真 4-2-60 : 歩道が狭くなっている箇所での自転車のすれ違い (高崎市連雀町)



写真 4-2-61 : 狭い歩道での自転車のすれ違いの際に自転車が通り過ぎるまでよけて待つ (高崎市下横町)



写真 4-2-62 : 歩道への乗り上げ駐車① (高崎市あら町)



写真 4-2-63 : 歩道への乗り上げ駐車② (高崎市八島町)



写真 4-2-64 : 歩道への乗り上げ駐車③ (高崎市下横町)



写真 4-2-65 : 歩道への乗り上げ駐車があるため、歩道を通行できず、車道に降りる
(高崎市下横町)



写真 4-2-66 : 歩道上の放置自転車① (高崎市あら町)



写真 4-2-67 : 歩道上の放置自転車② (高崎市新後閑町)



写真 4-2-68 : 歩道上の放置自転車③ (高崎市南町)

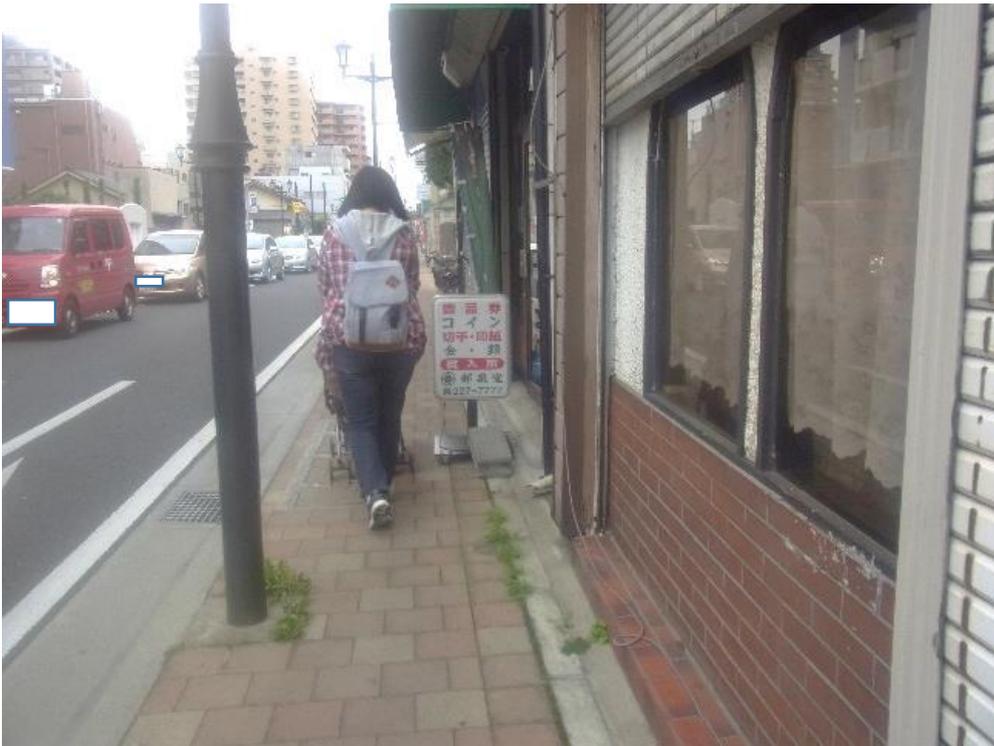


写真 4-2-69 : 歩道上に看板が設置されているので歩道が狭くなっている (高崎市通町)



写真 4-2-70 : 歩道上の植栽やベンチがあり、歩道が狭くなっている (高崎市連雀町)



写真 4-2-71 : 歩行者用信号が青になっても横断歩道内に頻繁に自動車がある (高崎市宮元町)



写真 4-2-72 : 歩道上で歩きスマホをしている人とのすれ違い① (高崎市あら町)



写真 4-2-73 : 歩道上で歩きスマホをしている人とのすれ違い② (高崎駅西口付近)

第 5 章

総括

第1節 各研究のまとめ

本研究における問題の所在と目的を明確にするために、国内外における乳幼児連れの外出に関する現状と研究動向を概観した。国内においては子育て支援に関連する法律の実施計画およびバリアフリーに関する法律の変遷をたどっていくことによって、子育て支援対策から乳幼児連れに対するバリアフリー対策は始まり、その後は状況によって支援が変化していることが明らかになった。

バリアフリーに関する研究は高齢者や障害者に関するものが多く、乳幼児連れに関するものは少ない。乳幼児連れに関する研究としては、第1章で述べたようにベビーカーでの公共交通機関の利用に関するものなどベビーカーを使用する保護者が外出するための環境整備として交通や建築計画、都市計画等のハード面の充実に図るための研究であり、1～3歳の子どもの外出に関する環境整備についての研究は少ない。乳幼児が安心して安全に外出するためには、ベビーカー使用者に限定せず、1～3歳の子どもの外出に関する研究の必要性が明らかになった。

研究1(第2章)では、「保育士が感じる散歩中における乳幼児連れのバリア」について、保育活動中の散歩をする際に、保育士はどのようなことをバリアと感じているのかを、ヒヤリハットを含めて明らかにするために、保育所に勤務する保育者を対象に質問紙調査を行った。その結果、散歩カーやベビーカーを使用して外出する際に、「道に段差がある」こと、「道が舗装されていないなかったり、デコボコである」こと、「傾斜が急で散歩カーの操作が困難である」こと、「通路に散歩カーの車輪などがひっかかる側溝の蓋がある」といった道路環境によって、散歩カーやベビーカーが操作しにくいことに困った経験がある保育士が全体の4割程度いることが確認できた。「歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る」こと、「歩道上を自転車が走行している」といった自転車や車とのすれ違いに保育士は困った経験をしていることが明らかになった。

子どもを連れて散歩する際は、「歩道への乗り上げ駐車」や「歩道上の放置自転車」といった歩道上の乗り上げ駐車・駐輪、「青信号の時間が短い」こと、「道に段差がある」こと、「側溝に蓋がない」こと、「道が舗装されていないなかったり、デコボコである」といった道路環境に3割近くの保育士がバリアを感じていることが明らかになった。加えて、「看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している」ことや「ビンの破片などが落ちている」といった子どもに危険がおよぶことに関しても3割近くの保育士が困っていることが確認できた。「犬猫の糞が放置されている」といった衛生面にも保育士は気を配っていることが確認できた。これらのことから散歩中の保育士は、実際に事故を起こさなくても危険や不便さを感じており、ヒヤリハット事項に対して常に気を配り、事故やトラブルを防いでいることが推測できた。上記のことから、散歩カーやベビーカーを使用して外出する際および子どもを連れて散歩する際の両方ともで保育士は困った経験があり、バリアを感じていることから安心して散歩できないということが明らかになった。

研究2-1(第3章)では、「保護者が感じる乳幼児連れでの外出におけるバリア」について乳幼

児を連れて外出する際の不安を明らかにするとともに、これまでに遭遇した困難や危険について明確化するために0歳～3歳の子どもを持つ保護者に対して質問紙調査を実施した。その結果、道路移動上のバリアについて、ベビーカー使用者は「段差」や「デコボコ」、「傾斜」、「歩道の狭さ」等のベビーカーの操作性に関わる問題をバリアと感じる保護者が多かった。一方、子どもを連れて外出する保護者は「子どものすぐそばを車や自転車がスピードを落とさずに通る」、「青信号の時間が短い」といった子どもの歩行特性により子どもに危険が及ぶ可能性が高い項目についてバリアと感じる保護者が多かった。また、両者ともに歩道上の乗り上げ駐車や駐輪、歩道上の自転車走行といった車や自転車とのすれ違いの際に危険を感じていた。

施設利用時についてはベビーカー使用者、1～3歳の子どもを連れて外出する保護者両者とも「トイレ」、「エレベータ」についてバリアを感じる者が多いことが確認できた。また、おむつ換えや授乳が必要な年齢の子どもを持つベビーカー使用者についてはおむつ換えや授乳室などの設備に関してバリアを感じている保護者が多く見られた。1～3歳の子どもを連れて外出する保護者は「子どもの目の高さに棚の角がある」こと、「子どもの目の高さに商品を掛けてある棒やフックがある」こと、「子どもの目の高さにポップや広告などの看板がある」ことといった子どもの目の高さにあるものが目に刺さりそうな状態であり、子どもに危険がおよぶ可能性があることにバリアを感じていることが明らかになった。

駐車場利用についてはベビーカー利用者、1～3歳の子どもを連れて外出する保護者とも、「駐車場の狭さ」、「歩行者専用道路の有無」、「子どもの乗せ降ろし」にバリアを感じている保護者が多かった。加えて、ベビーカー使用者は「見通しの悪さ」、1～3歳の子どもを連れて外出する場合は「死角の多さ」という見通しの悪さや死角があることでベビーカーや子どもと一般の通行人や車などとの衝突事故が起きる可能性があることに危険を感じていることが確認できた。また、子どもを連れて外出する保護者については「子どものすぐそばを車や自転車がスピードを出して通る」ことにバリアを感じている保護者が多く、子どもの歩行特性により事故やけがにつながる危険を感じていた。

道路移動時、施設利用時、駐車場利用時のいずれにおいてもベビーカー使用者はベビーカーの操作性に関する問題にバリアを感じる事が多く、1～3歳の子どもを連れて外出する保護者は子どもの歩行特性による事故やけがにつながる可能性のある項目にバリアを感じていることが確認できた。これらのことから、ベビーカー使用者および1～3歳の子どもを連れて外出する保護者の両方とも保育士と同様に外出時に困った経験があり、バリアを感じていることから安心して外出できないということが明らかになった。

研究2-2（第3章）では、「保護者が感じる外出時のニーズに関する研究」について乳幼児を連れて保護者が外出する際に周囲に対してどのような配慮をしているか、また、周囲にどのような配慮を望んでいるかについて明らかにするために0歳～3歳の子どもを持つ保護者に対して質問紙調査を実施した。その結果、乳幼児を連れて外出する際には周囲の人への遠慮や迷惑をかけないようにしていることが確認できた。また、乳幼児を連れて外出する際の保護者の心理的な負担はハード面でのバリアとの関わりが影響していることが明らかになった。

例えば、通行人とぶつかった経験のある保護者はベビーカーを使用して歩いて外出する際に、ベビーカーを使用しているため電車やバスの昇降、階段の昇降、開き戸の開閉などのベビーカーを持ち上げたり、たたんだりするなど保護者が困難を感じていることについて周囲の人に協力を求めていることが確認された。このことから、子どもに直接危険やけがの可能性はあるわけではないが、より負担を軽減し外出したいという希望があることが推測できる。

1～3歳の子どもと外出する際に「階段の昇降を急かさない」など子どもの身体的な発達特徴により、大人と比べて動作が緩慢であるがゆえに子どもにけがや事故がないように危険がおよぶことに対して保護者が一般の人々に配慮を求めていることが確認された。同様に「エスカレータの乗る際に急かさない」といった周りに配慮を求めていることが明らかにされたが、エスカレータでは保護者は子どもがスムーズに乗り降りできるようにすることが求められる。エスカレータから降りる際、エスカレータは絶えず動いているので、乳幼児連れの後ろの人が立ち止まって待つわけにはいかない。エスカレータの降り口付近で、前がつかえていると、後ろが降りられずに人がどんとたまってしまい、けがや事故などかえって大きな問題になることが推測できる。対策として具体的には、①エスカレータの乗降時には保護者が子どもを抱っこしたり、手を引くなど周囲に迷惑がかからないようにする、②子どもが乗り降りゆっくりしても周囲に迷惑をかけないように、後ろに乗る者（一般市民）が少し距離を開けて乗る、といった双方向の対応が必要となる。

また、「子どもの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる」、「路上駐車や放置自転車をしない」ことを周囲の人に求めており、子どもに直接危険やけがをおよぶことを防止したい思いが強いことが確認された。

1～3歳の子どもと外出する保護者が一般の人に配慮していることについて、すべての項目で全体の半数近くの保護者が配慮していると答えている。保護者は子どもに直接危険がおよぶ可能性があることだけでなく、運動機能が未発達であることにより動作がゆっくりであることから一般の人に迷惑をかける可能性があることにも気を遣っていることが確認された。

上記のように、ベビーカーを使用して外出する保護者および子どもを連れて外出する保護者両者とも、周囲の人に何かしてほしいと求めるだけでなく、保護者自身で積極的に子どもの危険やけが防止対策をするなど自助努力で対応していることが明らかになった。

研究1から研究2の結果をふまえ、研究3（第4章）では保育士や保護者がバリアに感じている場所について「フィールドワーク調査」を実施した。乳幼児連れがよく行く場所として、「公園などの子どもの遊び場」および「公共施設（駅、市役所・町役場、図書館、保健センター、公立病院）」での調査を実施した。加えて、高崎駅の半径1km内の周辺道路の調査を実施した。

子どもの遊び場、公共施設とも乳幼児連れ専用または優先の駐車スペース（障害者用駐車スペースと共用を除く）は設置されておらず、障害者や高齢者と共用できる標章車用駐車スペースが設置されている場所があった。しかし、「標章車用駐車スペース」は障害者との共用の駐車スペースであるため、乳幼児連れが障害者用駐車スペースを使用した場合、車の乗降に幅を要する車いす使用者が使用することができず、駐車できない等、困ることになる。そこで、障害者用駐車ス

ペースとは別に乳幼児連れが利用できる駐車スペースを設けるなどの工夫が求められる。乳幼児連れ用駐車スペースは店舗の出入り口に隣接している必要がないので、店舗の出入り口から離れた場所に幅の広い駐車スペースを設置することで乳幼児連れの不便が解消できると考えられる。公共施設の調査では、障害者用駐車スペースと思いやり駐車場を区別して設けているもの、施設内に身体障害者用駐車スペースを設置し施設の外周に標章車用駐車スペースを設置するなどの工夫が見られた箇所もあった。

駐車場から施設までの通路については、子どもの遊び場では、いずれの公園も駐車場はきれいに舗装されているが通路には不具合が多いことから通路にはバリアフリー化に意識が及んでいないことがわかった。上下移動については、公園の立地上、階段を設けざるを得ないケースもあると考えられるが、そうした場合に階段の踏面や階段の幅を広く設けたり、蹴上げを低くしたりするなど階段の寸法に配慮することや、階段の傾斜を緩めたり、階段の角を突出させないことや踊り場の設置などの対処が考えられる。

施設の利用しやすさでは、公共施設においては階段しか設置されていない箇所、エレベータが設置されている箇所、エスカレータが設置されている箇所があった。ベビーカー使用者はエレベータ、よちよち歩きの子どものを連れて歩いている場合はエレベータやエスカレータを使用することで外出の大変さが軽減される。

調査を実施した子どもの遊び場すべてに多目的トイレが設置されており、どこも入り口及び内部が広く、ベビーカーごと入ることができ、おむつ交換のための大きいシートが設置されていた。公園のトイレにおいてもっとも設置ニーズが高いのがおむつ交換台である（江口ら、2009）。今回の調査した公園すべてにおむつ交換台が設置されていることに加え、3園では一般のトイレにもおむつ交換台があることから、乳幼児連れにとって公園でのおむつ交換は便利になったといえる。しかし、おむつの処理についてはオストメイトやおむつ処理機が設置された公園はなく、今後の改善が望まれる。衛生面に問題がある屋外トイレについては早急に改善が求められる。

公共施設においては、駅では10箇所、市役所・役場、保健センター、図書館、公立病院のすべてに多目的トイレが設置されていた。そのうち、くさい、汚れているなど衛生面に問題があった箇所もあった。多目的トイレ内におむつ交換に必要な設備（おむつ交換シート、ユニバーサルベッド、ベビーベッド）が設置されていたのは安中駅、群馬藤岡駅、東小泉駅、藤岡市役所を除く47箇所であったが、おむつ交換シートが汚れており使用をためらうものがあった。加えて、ベビーチェアが設置されていたのは駅3箇所、市役所7箇所、図書館8箇所、すべての公立病院、保健センターであった。ベビーチェアが汚れているもの、ベビーチェアが壊れているものもあった。また、子ども用便座が設置されている箇所や子ども用の便器が設置されている箇所もあった。

一般トイレのなかにおむつ交換に必要な設備（おむつ交換シート、ユニバーサルベッド、ベビーベッド）が設置されていたのは前橋駅、高崎駅、藤岡市図書館、安中駅、群馬藤岡駅、東小泉駅、藤岡市役所を除く47箇所であった。加えて、ベビーチェア・ベビーキープ等が設置されていたのは駅3箇所、市役所7箇所、図書館8箇所、すべての公立病院、保健センターであった。

授乳室や休憩室については、子どもの遊び場では授乳室は7園に設置されていたが、独立した

授乳室や赤ちゃんコーナーが設置されているところと事務室に申し出て事務室の一角を使用するところの2種類があった。加えて、独立した授乳室は扉がついているタイプとカーテンで仕切るタイプの2種類があった。扉式の場合は入り口に使用中か否かが一目でわかる表示が必要であるが、それがあったのは2園のみであった。カーテンの場合は授乳中に他の利用者が開けてしまう可能性があり、扉式の場合扉に使用中か否かの表示がないと授乳中に扉が開く可能性があり母親にとっては安心して使用できないと思われる。また、授乳室内にも仕切りのカーテンがあるとプライバシーが保たれる。事務室の一角にある授乳室は、職員に声をかけて使用しなければならず、男性職員しかいない場合や職員が忙しそうに仕事をしている場合には申し出にくいと思われた。申し出て借りられた場合もカーテンで仕切られているだけなので、開けられてしまう不安があると思われた。

公共施設では、授乳室は駅1箇所、市役所・役場6箇所、保健センター6箇所、図書館6箇所、公立病院5箇所であった。個室や仕切りがあるものなどプライバシーや安全に配慮されているものがある一方で、仕切りが可動式で誰でも入ってこられるもの、カーテンしかないもの、絵本コーナーの一角をカーテンで仕切って使用するものがあり、今後はプライバシーや安全に対する配慮が求められる。授乳室内におむつ交換設備が設置されていたのは駅1箇所、市役所・役場6箇所、保健センター6箇所、図書館6箇所、病院5箇所であった。給湯設備や水道設備を整備しているところもあった。伊勢崎市・桐生市・みどり市・太田市など「赤ちゃんの駅事業」として設置されている授乳室はどこも清潔であり、おむつ交換のための設備など乳幼児連れが利用しやすいように整備されていた。授乳室に整備してほしいと保護者が要望する設備としてはおむつ交換台、洗面台、個室授乳室が多く（石田・龍，2008）、温度調節可能な給湯設備、荷物台、ベビーカーでの入室可能（宮下・久保，2008）も望まれることから、「赤ちゃんの駅」事業で設置されている授乳室はこれらの要望を満たしており、十分な機能を果たしていると考えられる。公立藤岡総合病院は誰でも利用できる授乳室の他に、小児科の待合室内に専用の授乳室が設けられる工夫が見られた。

授乳スペースの入口はカーテンよりも扉がよい（石田・龍，2008）とされていることからカーテンの場合は十分なプライバシーが確保できているか検証する必要がある。ドアの場合は使用中であることをロックや施錠により確認できるが、カーテンの場合はその方法が課題となる（川野ら，2010）。今回の調査結果でも同様の課題が確認されたため、今後の改善の必要性がある。

授乳室の表示は授乳室が設置されていたすべての公共施設において整備されていた。男性の入室を断る表示もあった。授乳室を利用する母親にとっては、男性の入室は困るという気持ちがあるが、一方で父親がミルクをあげたり、おむつ交換をする設備も必要である。単に男性の使用を禁じるだけではなく、母親（女性）が安全に母乳を与えられるスペース（個室が望ましい）、父親（男性）も立ち入ることができる共用スペース（お湯が出ること、おむつ交換ができること等）のそれぞれの設置が求められる。

上記のフィールドワーク調査の結果から、研究1から研究2の調査で保育士が散歩の際に感じる困った経験、保護者が道路移動時、施設利用時、駐車場利用時に感じるバリアの状況が実在し

ており、安心して外出できない状況であることが明らかになった。

高崎駅の半径 1km 内の周辺道路の調査では、ベビーカーに 6kg の乳児人形 (3kg×2 体) を乗せ、高崎駅西口半径 1km を徒歩でバリアフリー発見型フィールドワーク調査を行った。

歩道が設置されていない場所では車道を通行しなければならず、ベビーカーのすぐ脇を自動車や自転車が通り、危険を感じた。歩道の幅が広いところではベビーカーでの外出はスムーズであった。歩道の幅が狭いところではベビーカーでの通行自体がスムーズでないことに加え、通行人とのすれ違いの際はさらに通行が困難であった。

フラット形状の歩道では、車道との境に縁石等がない場合は自動車や自転車がすぐ近くを通ることになり、危険を感じた。マウントアップ形状が続くと波打ち歩道になってしまい、ベビーカーでの走行が大変であった。

路面状況では、歩行者天国で広い歩道であっても細かいタイルになっている箇所は、ベビーカー走行時にがたがたと振動が伝わり、車輪をとられるので不便であった。ベビーカーが車道に流れていくような傾斜がある場所ではベビーカーでまっすぐ歩くのが難しく、操作が困難であった。建物の駐車場の入口との関係において、民家の駐車場から自動車がはみ出して駐車されているところは歩道が狭くなり、ベビーカーでの走行が大変であった。歩道に出る際に自動車の段差による傷防止のために歩道が傾斜しているところがあり、ベビーカーが車道側に流れていくので操作が困難であった。

自転車や自動車との関係については、自転車走行も認められている歩道では、自転車とのすれ違いの際にベビーカーのすぐ脇を減速せずに自転車が走行していくので危険を感じた。狭い歩道では自転車が通り過ぎるまで待つなどしないと通行できない箇所もあった。

乗り上げ駐車がある場所では歩道が狭くなり、ベビーカーでの通行が困難であった。また、狭い歩道のときは歩道を通れずに車道にでなくてはならず、危険を感じた。歩道の放置自転車、違法駐輪のある場所では、歩道が狭くなり、ベビーカーでの通行が困難であった。また、歩車道が分離されていない道では車道にでなくてはならず、危険を感じた。

歩道上の障害物については、ベンチが設置されていたり、看板があったり、プランターや鉢植えなどの植栽のある場所では歩道が狭くなり、ベビーカーでの通行が困難であった。

信号、横断歩道については、青信号を確認して横断歩道をわたっても、横断歩道内に自動車が残っている場所があり、危険を感じた。

加えて、歩きスマホをしている人は周囲をあまり見ていないため、すれ違いの際は注意が必要であった。

高崎駅の半径 1km 内の周辺道路の調査結果から、保育士や保護者が道路移動時に感じる困った経験やバリアの状況が実在しており、安心して外出できない状況であることが明らかになった。

第2節 総合考察

本研究では、乳幼児の外出環境向上に向けた課題を明らかにし、乳幼児連れが安心して外出できる環境整備のための提案を行うことを目的とした。そこで本節では、乳幼児連れが安心して外出できる環境整備について、「行政」、「乳幼児と一緒に外出する人（保育士、保護者）」、「一般市民」、の3つの視点より、考察を行う。

1. 行政

乳幼児連れのニーズおよび実地調査の結果より、行政に求められる環境整備について以下に挙げた。

(1)道路環境

①歩道

第2章および第3章の結果として、ベビーカーを使用して外出する際、保育士と保護者両者とも、「段差」や「未舗装の歩道やデコボコ」、「傾斜」、「歩道の狭さ」にバリアに感じている者が多かった。加えて、ベビーカー使用時は「ベビーカーの車輪などがひっかかる側溝の蓋」、1～3歳の子どもを連れて外出する際は、「側溝に蓋がない」ことや「歩車分離されていない道で子どものすぐそばを車や自転車がスピードを落とさずに通る」ことにバリアを感じていた。第4章の結果では、第2章および第3章で挙げられた箇所においてベビーカーの操作や子どもと歩くことが大変であることが確認できた。加えて、歩道上の看板や植栽などもバリアとなることが確認できた。

上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

【現状】



【改善案】

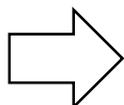


・狭い歩道の場合、ベビーカーや子どもと並んで歩くのが難しいことがあるので、舗装された幅の広い歩道を設ける。その際、舗装についてもベビーカー走行時に振動が伝わりにくく滑りにくい目の粗いブロックなどの素材にする。車いす使用者とのすれ違いを考慮すると200cmを確保する（徳田・松村・水野，2001）ことが必要となる。

【現状】



【改善案】



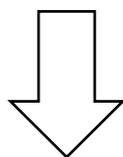
- ・歩道と車道を分離した道路を作る。また、車道との境界はブロックやガードレール等を設置し、安全を確保する。

【好事例】



- ・車道と歩道の上に自転車専用道路を設置する。難しい場合は、十分な道幅を確保し、歩行者用と自転車用を境界線等でわけた道路を設置する。安中駅周辺の道路は歩車道の上に自転車専用道路がある。歩道と自転車専用道路の境目にポールがあり、分離されている。このように自転車専用道路を設けることは乳幼児連れの安全確保には有効である。

【現状】



【改善案】



・マウントアップ型の歩道はベビーカー使用者には負担が多いため、セミフラット型やフラット型とする。その際、車道と縁石で分離するだけではなく、植栽やブロックなどで分離する。セミフラット型やフラット型にすることで、車道側へ向かう傾斜についての問題も解消できると考えられる。

- ・路上駐車や路上駐輪等の違法駐車・駐輪禁止表示を設ける。加えて、駐車する場合は歩道に車体がかみ出さないように注意喚起を促すことも重要である。
- ・歩道上に植栽や看板など、個人所有の物は通行の邪魔になるため、通行の邪魔にならないよう工夫を求めるよう指導を行う。歩道が狭い場合は、路上に看板等を置かないよう指導をする。
- ・側溝には蓋を設置し、その際にはベビーカーの車輪が挟まらない細かい目の側溝の蓋を設置する。

上記に挙げた改善案のように改善することができることが望ましいが、限られたスペースの中での歩道の設置や道路の道幅の拡張等、物理的な面や経費の面からすぐには改善が不可能な場合がある。そうした場合は、アメリカの交通政策におけるパブリック・インボルブメント（Public Involvement）の手法を用いて、住民の広く意見を求め、住民が主体となり改善する方法を考えることを提案したい。パブリック・インボルブメントとは「施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映すること」（国土交通省）であり、その目的には周知（計画の初期段階で市民の関心を高めること）と参加（計画の決定前に市民の意見を反映させること）である（屋井・寺部・関，2000）。屋井ら（2000）のパブリック・インボルブメント手法に関する調査では、意識調査に関する参加志向が高く、必要性も高いことが明らかにされていることから、パブリック・インボルブメント手法は住民の意識や関心を高める有効な手段であると考えられる。

物理的に改善が難しい箇所については広告や看板を立て、Shared Space（シェアスペース）であることを表示し、「空間をシェアしよう」という認識への働きかけを提案する。日本の道路空間においては、歩車分離を基本としたハード的施策による道路整備が行われてきたが、財政困難等の理由により、これらの整備が十分であったとは言えず、歩道のある道路が少ないのが現状である（豊茂・宮川・田中・金森・山崎・藤井，2011）。実際に歩道設置率は14.6%に過ぎない（国土交通省，2016）。Shared Spaceは「歩車共存」の考えに基づいており、1980年代にオランダの交通計画専門家のH・モンダーマンによって考案された交通に関する新しい考え方である（細谷・浅野，2011）。Shared Spaceは、道路上の信号や標識類をなるべく撤去した上で空間デザインに配慮し、最低限の交通ルールと人々のコミュニケーションによって歩車共存の原理を再構築する。これにより、従来、信号や標識を遵守してさえいれば安全だと考えられていた道路が、逆に安全でなくなったと感じることで、ドライバーは沿道空間の特徴や人の行為などに注意を向けて、アイコンタクトなどのコミュニケーションを図りながら運転をしなければならない。それ故、減速が生じ重大事故も減る、というのがShared Spaceの考え方である（中山・宮川・谷口・井料・小嶋・藤井，2015）。Shared Spaceである看板を掲示することで、自動車ドライバーに安全に対して注意喚起するだけでなく、その道路を通行する住民が他人への配慮を持つことにより、誰もが安心して通行できる道路になると推測できる。このようにパブリック・インボルブメント手法やShared Spaceの理念の浸透により、結果的に乳幼児連れが安心して使用できると推測できる。

また、Shared Spaceは欧州各国や日本国内においても一部導入がなされている一方で、利用

者の自己責任を重視する欧州と比較して、道路管理者の管理瑕疵責任を比較的強く捉える傾向があり、それ故、予め物理的に歩車を分離することで安全性を確保するという考え方が根強く、**Shared Space** の信号や標識等を撤去し、交通ルールを最低限のものにする、という考え方は受け入れ難いという点が指摘されている（中山ら，2015）。しかし、**Shared Space** について周知をはかり、双方がコミュニケーションをとり、譲り合いの心を持つことで **Shared Space** は定着すると考えられる。そうした場合、コミュニケーションや譲り合いの前提として、双方の理解が必要となるため、理解教育の必要性が挙げられる。

②階段

第4章の結果として、ベビーカー使用時に子どもを片方の手で抱っこし、もう片方でベビーカーを持って階段の昇降をするときは足元が見えず怖い思いをすることが明らかになった。子どもを連れて歩いているときは階段の傾斜が急であると子どもが昇降するのが大変であり、階段の幅が狭いと保護者がはみ出してしまう場合があることが検証できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

【現状】



【改善案】



- ・他の人とすれ違いができたり、子どもと手をつないで昇降できるように十分に階段に幅を設ける。
- ・踏み幅を広くし、傾斜を緩やかにする。傾斜を緩やかにするのが難しい場合は、踊り場を設けたり、手すりを設ける。
- ・蹴上げを低くし、子どもが昇降しやすいようにする。
- ・踏み面の端部や段鼻を突出させず、緩やかにする。

③横断歩道、信号

第2章および第3章の結果として、青信号が短いと子どもが渡りきれないことにバリアを感じていることが明らかになった。第4章の結果として、青信号を確認して横断歩道をわたっても、横断歩道内に自動車が残っている場所があった。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・右左折車の横断歩道内の進入を防ぐため、歩車分離の信号とする。
- ・青信号の時間を長くし、子どもが歩いて渡っても渡りきれないようにする。

④その他

第2章および第3章の結果として、「歩道上の乗り上げ駐車・駐輪」などの迷惑駐車、「子どもの頭の高さにある看板や木の枝」や「ビンの破片」、「犬猫の糞」に困っていることが確認できた。加えて、ガードレールに子どもが手を突っ込んだことによるけがや夏季の鉄製品に触れた際におこるやけどについて困っていることも明らかになった。第4章では、第2章および第3章で挙げられたバリアについて実地調査を行った結果、バリアであることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・子どもの目や頭の高さにある看板や掲示物、電柱の突起物などを撤去する。
- ・ガードレールやフェンス等に壊れている箇所があったら速やかに修理する。
- ・ガードレールなど夏季に日光の熱で暑くなるものには「注意」の表示をする。
- ・犬と散歩するときに糞は持ち帰るよう指導し、猫の糞はこまめに片付けるように促す。
- ・路上駐車・路上駐輪などの迷惑駐車をしっかり取り締まり、減らす努力をする。
- ・歩道においてある植栽やベンチ、看板などについても適切であるか検証し、不適切な場合は撤去を要請する。

物理的なバリア解消の市民参加型の例として、京都市では2016年1～3月まで「ICTを利用した市民協働による維持管理—スマートフォン用アプリケーション『みつけ隊』実証実験—」を実施し、5月から正式に運用を開始した。「みつけ隊」とは、市民と行政の協働により、道路や公園等の公共土木施設を維持管理し、安心・安全で美しい京都を守るために、スマートフォンから道路等の損傷箇所を写真や位置情報を用いて投稿できるアプリケーションである。京都市は投稿を受けた箇所の修繕を行い、行政の目だけでは届かない場所の維持管理にも役立っている。このように行政だけでなく、市民を巻き込んだ形で実施することにより効果は一層望めると考える。

(2)施設設備

①駐車場

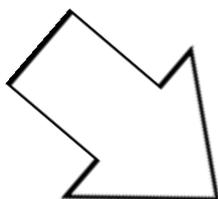
第3章の結果として、駐車場利用についてはベビーカー利用者、子どもを連れて外出する保護者とも、「駐車場の狭さ」、「歩行者専用道路の有無」、「子どもの乗せ降ろし」にバリアを感じている保護者が多かった。加えて、ベビーカー使用者は「見通しの悪さ」、乳幼児連れは「死角の多さ」に危険を感じていることが確認できた。また、子どもを連れて外出する保護者については「子

ものすぐそばを車や自転車がスピードを出して通る」ことにバリアを感じていた。第4章では、第3章で挙げられたバリアについて実地調査を行った結果、バリアであることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

【現状】



【改善案】



- ・障害者専用駐車スペースと標章車用駐車スペース（写真の「思いやり駐車場」）スペースが混在していると、どちらが該当するのかわかりにくい。前述のように障害者、とりわけ車いす使用者は乗り降りの際にスペースが必要となるので、障害者専用駐車スペースを設ける。障害者専用駐車スペースとは別に、建物から遠い場所でよいので、乳幼児連れ専用駐車スペースを設ける。ドアを全開にしたまま子どもの乗せ降ろしができたり、ベビーカーを車の横に置いたりできるように幅が広く、ワンボックスカーやハッチバックのトランクからベビーカーを取り出しやすい奥行きのある駐車スペースとする。その際、表示もしっかりと分ける

必要がある。

- ・ 駐車場内に歩行者専用通路を設ける。
- ・ 見通しが悪いところや死角にはミラーを設置したり、照明をつけ明るくする。
- ・ 駐車場内に停止線や横断歩道を設けたり、ブロックを設置しスピードが出せないように工夫する。

②エレベータ

第3章の結果として、ベビーカーを使用して外出する際および1～3歳の子ども連れとともにエレベータを譲ってもらえない経験をしていた。加えて、エレベータ内で「ベビーカーをたため」や「子どもがうるさい。じっとしている」など注意を受けた保護者もいた。ベビーカー利用者、1～3歳の子どもを連れて外出する保護者ともに、エレベータの場所がわからず困った経験があり、「混雑したエレベータには乗らない」という心理的バリアがあることも明らかになった。第4章の結果では、エレベータが設置されている場所は階段しかない場所より外出が容易であることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・ 乳幼児専用のエレベータを設ける。難しい場合は、「乳幼児連れ優先」や「混雑時は階段を使用しましょう」などの表示を設ける。
- ・ エレベータ内では「ベビーカーをたたまなくてよい」という表示をする。

【好事例】



- ・ エレベータの場所がすぐにわかるような表示を設ける。渋川駅ではエレベータの場所を示す表示があり、わかりやすい。
- ・ エレベータまでのルートを表示する。太田市駅をはじめとする東武線駅では構内案内図が表示がありわかりやすい。

③トイレ

第3章では、施設利用時についてはベビーカー使用者、子どもを連れて外出する保護者の両者とも「トイレ」についてバリアを感じる者が多いことが確認できた。具体的には、「多目的トイレを譲ってもらえない」こと、「一般トイレが狭い」こと、「ベビーキープがない」、「ベビーキープやおむつ交換台が汚い」、「おむつ交換台が一般トイレにない」などであった。第4章では、第3章で挙げられたバリアについて実地調査を行った結果、バリアであることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・障害者専用トイレとは別に多目的トイレ（ファミリートイレ）を設ける。幼児の排泄などの生理的欲求は頻発しやすく、待てないという緊急性も高いため、複数設置することが望ましい。
- ・一般トイレのなかにベビーチェアを設置した広い個室を設ける。その際に、座った子どもが開けないように鍵の位置を工夫する。
- ・一般トイレのなかにベビーカーや子どもと一緒に入れる奥行きが広いトイレを設ける。
- ・男女の一般トイレに折りたたみ式のおむつ交換台を設置する。加えて、着替え台を設置することでパンツを脱がないと排泄できない子どもにも対応が可能となる。
- ・乳幼児連れが多く利用する施設では、男女の一般トイレに子ども用便座、子ども用便器など設置する。女性トイレに子ども用の小便器を設置することも求められる。
- ・ベビーチェアやおむつ交換台の故障や不具合はすぐに修理し、衛生的に使用できるよう施設側を指導する。

【好事例】



- ・多目的トイレの場所がすぐわかるように表示するとともに、そこまでのルートも併せて表示する。一般トイレのなかにベビーチェアやおむつ交換台がある個室がすぐわかるように入口に表示する。伊勢崎駅ではトイレの入り口前にトイレの案内図が表示されており、わかりやすい。

④授乳室、休憩室

第3章の結果より、ベビーカー使用者、1～3歳の子どもを連れて外出する保護者の両者とも「授乳室」や「休憩室」についてバリアを感じる者が多いことが確認できた。具体的には、「授乳室が奥まったところにありわかりづらい」こと、「授乳室に仕切りがなく、周囲の人に気を遣う」、「ベビーカーがない」ことなどであった。第4章の結果では、第3章で挙げられたバリアについて、大変であることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・女性が安心して母乳を与えられるスペース（個室であり、男性入室を不可とする）、男性も入ることができて誰でも利用できる休憩室（調乳用のお湯が出る、おむつ交換ができる）などの共用スペースを設置する。
- ・授乳室の出入口はカーテン式ではなく、スライド式扉とする。「使用中」「空室」表示も併せて行う。
- ・個室タイプの授乳室では1家族しか使用できないため、授乳室の中に複数の授乳ができるスペースを設置する。その際、授乳室内にはカーテンなどで仕切りを設ける。カーテンが閉っていると使用中か否か、わかりにくいいため、「使用中」「空室」の表示をつける。
- ・授乳する姿勢を安定して保つために、背もたれのあるいすやアームレスト（肘かけ）があるいすを設置する。また、子どもの頭を固定するためにクッションなどがあるとよい。
- ・授乳室内にはおむつ交換台や着替え台を設置する。おむつ交換台はベルト付のものにする
と子どもの転落防止になる。加えて、温度調節可能な給湯設備、荷物台を設ける。授乳室には設計基準がないので、赤ちゃんの駅事業を参考に授乳室の整備マニュアルを作成し、周知する。
- ・きょうだいがいる場合、長いすだと上の子どもと一緒に座ることができるので目が届きやすい。加えて、上の子があきないように絵本やDVDなどがあるとよい。
- ・ベビーカーごと入れたり、靴を脱がなくても入れる授乳室を設ける。併せて、ベビーカーごと入れる休憩室や子どもが靴をはいたまま遊べるキッズスペースを設ける。

【好事例】



- ・授乳室や休憩室の場所がすぐわかるように表示するとともに、そこまでのルートも併せて表示する。伊勢崎市役所では授乳、トイレの場所について受付の横の柱に表示されている。

⑤子どもの遊び場（公園）

第2章の結果として、ベビーカー使用者、子どもを連れて外出する保育者両者とも「公園の入り口が狭い」ことに困っていた。第4章の結果では、第3章で挙げられたバリアについて、大変であることが確認できた。加えて、遊具の安全性や公園の環境美化についても留意することが必要であると理解できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

【好事例】



- ・通路をゴム製にし、子どもが転んでもけががないように配慮する。札幌市むくどり公園では園内の通路がゴム製になっており、転んでも痛くないように工夫されている。

【好事例】



- ・遊具の下にゴムを敷いたり、周囲のフェンスにスポンジをまくなど子どもがぶつかってもけがをしない配慮をする。札幌市むくどり公園では遊具の下がゴム製になっており、誤って落下した際にも怪我がないように工夫されている。
- ・公園の出入り口に花の鉢植えやポールがある場合、ベビーカーが通れる幅に調整する。
- ・鉄棒等の鉄製遊具は夏季に日光の熱で暑くなるので、注意の表示をする。
- ・犬猫の糞、タバコの吸殻、空き缶、空き瓶などについては注意を促す掲示をおこない、減らす努力をする。

⑥その他

第3章の結果として、「子どもの目の高さにあるもの」にバリアを感じている保護者が多かった。また、ドアや窓の開閉時のけがや自動ドアが開かなかったことによるけがが起きていることも確認できた。加えて、一般市民にベビーカーマークが周知されていないためにベビーカー使用者が心理的バリアを抱えていることも明らかになった。第4章では、第3章で挙げられた事柄について、大変であることが確認できた。上記の結果を踏まえ、環境整備が必要である箇所を以下に提案する。

- ・子どもの目の高さにある看板、掲示を撤去する。電柱などに看板やポスターを掲示する際は子どもの頭の高さより高くなるよう徹底する。
- ・子どもの目の高さにあたる場所にある角はスポンジを貼るなど配慮する。
- ・ドアや窓に指を挟まないように開閉部にスポンジを貼ったり、開閉の速度を遅くする。
- ・ベビーカーマークについて説明資料を配布したり、ベビーカーマークの横に説明を記載するなど、周知徹底を図る。同時に、ベビーカー使用のルールなど乳幼児の外出に関するルールの制定を行政主導で進める。ベビーカーマークの設置場所や公共施設でのベビーカー使用のルールなどを明確化することで、乳幼児連れにとっても一般市民にとっても住みやすい場所になると推測できる。

- ・乳幼児の外出に関する理解教育について、学校や企業任せにせず、行政側が理解教育プログラムを構築し、運用方法など統一することが求められる。行政が統一プログラムを作成することで学校や企業間での格差を減らすことができると考えられる。理解教育プログラム作成の際には乳幼児連れでの外出時のバリアの理解に加え、乳幼児連れは周囲の人に何かしてほしいと求めるだけでなく、自分自身で積極的に子どもの危険やけが防止対策をするなど自助努力で対応していることも内容に含める必要がある。その上で、「困っている人を積極的に助ける」というプログラムに発展させていく必要もあると考えられる。

また、理解教育プログラム作成だけではなく、同時に理解教育の機会の場の提供も積極的に行うことが求められる。学校や企業だけではなく、図書館や保健センター、児童館、公民館など一般市民が利用する機会の多い場所で実施することにより、より広い年齢層に理解教育を進めることができると考える。例えば、埼玉県では運転免許更新講習のなかで「高齢者を交通事故から守りましょう！」というリーフレットを配布し、高齢者の歩行者や自転車の事故防止について話している。他県でも免許更新時には同様の講習を行っているところも多い。この高齢者に対する配慮の講習に加えて、乳幼児を事故から守るためにドライバができることを教示していけば、理解教育になると考える。

乳幼児連れと一般市民、双方の理解が深まり共存していくために、行政が両者に対して適切な配慮や指導を行い、両者にとって住みやすいまちづくりを進めていくことが求められる。

2. 乳幼児と一緒に行動する人（保育士・保護者）

今回の調査結果により、乳幼児と一緒に行動する人は周囲に迷惑がかからないように配慮している一方で、周囲への配慮を求めていることが明らかになった。しかし、周囲へ配慮を求めるだけではなく、乳幼児と一緒に行動する人自身が気をつけるべき事項が挙げられる。

前述のように、エスカレータを利用する際は、乳幼児を連れて行動する人は子どもがスムーズに乗り降りできるようにすることが求められる。具体的にはエスカレータの乗降時には保護者が子どもを抱っこしたり、手を引いたり周囲に迷惑がかからないようにすることが求められる。

外出の際には、狭い歩道で子どもと手をつないで歩いたり、ベビーカー使用時は幅をとるため、通行人にとっては通行の妨げとなり迷惑になる場合がある。すれ違いの際は子どものそばに寄りたり、ベビーカーを端に寄せるなど、乳幼児連れ側が配慮することで子どものけがや事故を防ぐことになる。階段の昇降の際には階段の端を通ることで、急かされることなく、子どものペースに合わせゆっくりとした昇降が可能になると考えられる。電車やバスの乗る際は、①乳幼児連れは、一般の乗客の乗降が済んだ後に乗車し、降りる際は一般の乗客が降りた後に降りる、②一般の乗客は乳幼児連れが降りたことを確認してから乗り、駆け込み乗車をしないなど、双方向の配慮が求められる。また、その際には、乳幼児連れは子どもを抱っこしたり、手を引くなど周囲の状況に合わせた行動が求められる。

エレベータ利用の際は、電車やバスの乗降の際と同じように周囲の状況に合わせた行動が求め

られる。エレベータの中では子どもが歩き回ったりしないように抱っこしたり、手をつないでおくなどが求められる。ベビーカー使用時は邪魔にならないようにエレベータの隅に寄ったり、混雑時のエレベータに乗らないなどの配慮も必要である。

トイレを使用する際、一般トイレにベビーキープやおむつ交換台があり、個室が広い場合には一般トイレを利用するなどの配慮が求められる。多目的トイレを適切に使用することで障害者等、多目的トイレしか使用できない人が使用しやすくなる。状況に応じて、一般トイレと多目的トイレを使い分けることが必要となる。

駐車場利用については、前述のように建物の近くの障害者用駐車スペースは利用せず、子どもの乗降が可能な場所に駐車することが求められる。

出井・松橋・大原・藤岡(2010)はベビーカー利用者が駅に望む環境要素として「安全性」「安心性」「快適性」「利便性」を挙げている。「安全性」はベビーカーごと乗ることができる大きなエレベータなどの『安全に外出するための設備』であり、「安心性」とは授乳やおむつ替えスペースなど『安心して駅を使うための設備』、「快適性」は周囲への気遣いによるストレスの軽減、「利便性」とはレンタルベビーカーなどとしている。この4点はベビーカー使用者が駅を利用する際に限定されるものではなく、乳幼児連れが外出する際に望む環境要素と共通していると考えられる。

第2章、第3章の結果より、乳幼児と一緒に行動する人は、子どもに危険が及ばないかを一番に考えていることが明らかになった。同時に、周囲の人に配慮していることも明らかになった。安心院(2015)の調査においても、乳幼児を連れて公共交通機関を利用する場合、「他の乗客の迷惑になっている」と感じている保護者が多いことが示されている。瓜生・西本・梶木・上野(2013)の一般市民のベビーカー使用者の鉄道利用に対する意識調査では、不満がある者は約60%おり、その理由として、「車両内が混雑しているときの利用」(40%)、「子どもが乗っていないのにベビーカーを広げたままでいる」(40%)ことが挙げられている。一方で、堀口・村井(2012)による一般市民のベビーカー利用者に対する意見として、ベビーカーをたたまずに乗車することに対して、「極力たたんでほしいが、混雑時以外ややむを得ない場合は仕方がない」、「ベビーカー利用者が一人で大荷物を持っている場合は乗車してそのままかまわない」という正反対の意見があることが示されている。また、西本・上野・梶木(2011)が女子大学生を対象にベビーカー利用の体験実習の実施前後の意識変化調査では、ベビーカー使用について、親がきちんと対応している場合は「仕方がない」、親が放っている場合は「迷惑」と感じており、周囲の状況を考えるべきであると考えたものが60%いることが報告されている。これらのことにより、ベビーカーを使用して公共交通機関を利用する際は、周囲の状況を考え、ベビーカー置き場に置くなどの配慮をすることで、乳幼児連れが必要以上にベビーカー使用について遠慮する必要がなくなると考えられる。同時にベビーカー使用時のスマートフォンやタブレット端末使用など子どもの様子を見ないなどの配慮は必要であると考えられる。また、ベビーカー使用時に子どもが歩いていてベビーカーを荷物置きとして使用しているケースを見かける。子どもがベビーカーに乗っていたくなくて泣いたり騒いだり周囲に迷惑がかかるので、周囲に配慮して子どもをベビーカーから降ろさざるを得ないなどの場面を除き、基本的には子どもがベビーカーに乗っていない場合はベビーカーをたたんで

持つなどの配慮が必要となる。加えて、乳幼児連れ自身が鉄道利用におけるベビーカー使用のルールやベビーカーマークについて知らないことも考えられるので、当事者として必要なルールなどは確認する必要がある。

乳幼児と一緒に行動する人は、「子どもを連れていて大変だから優先して欲しい」「子どもを連れていてから周囲の人は配慮して欲しい」と周囲への配慮を求めるだけでなく、自分自身の意識を変容させることが必要である。自己主張や自己のわがままをいうのではなく、自分自身で周囲の状況を見極め、自分自身で出来ることは行い、子どもから目を離さないなど周囲へ迷惑をかけず、積極的に子どもの危険やけが防止対策をするなど自助努力で対応し、周囲と共存していく態度が求められる。

3. 一般市民

瓜生ら（2013）の調査において、ベビーカーをたたまずに電車に乗車することが可能であるルールを認識していない一般市民が全体の半数以下であり、「広げて乗って良いというルールがあることを知らなかった」、「混雑時も広げたまま乗車してもよいと思っていた」という正反対の意見がある事が示されている。安心院（2015）はベビーカー使用者だけでなく、一般市民に対してベビーカー使用のルールを示し、ベビーカー使用に対する理解を促す必要性を指摘している。同時に、学校教育の中で理解教育の必要性についても示している。これらのことから、学校教育の中でベビーカーや使用のルールについて教えるとともに、西本ら（2010）のベビーカー体験実習のように実際に体験することで学ぶことも多いため生徒一人ひとりが使用することも有効であると考えられる。小学校では福祉実習や総合演習の中で車いす体験実習を実施している学校も増加しており、同様にベビーカーについても体験実習を行うことで、ベビーカー使用者に対する理解が深まると考える。東京都や千葉県などでは「赤ちゃんとのふれあい事業」を実施している。「赤ちゃんとのふれあい事業」は、赤ちゃんとその保護者が中学校や高校を訪問し、赤ちゃんとのふれあいを通して命の尊さを再確認し、豊かな人間性を育むことを目的としている。その際にベビーカー体験実習を入れるなどプログラムを工夫することで適用できると思われる。中学校・高等学校においては家庭科や福祉の授業の中に同様にプログラムを組み込むことで理解教育は進むと考える。

社会人に対しては、企業内研修としてデイサービスなどの高齢者施設で福祉実習を実施したり、公務員が一般企業や福祉施設で体験を実施しているなかに、保育所や認定こども園での実習を加え、ベビーカー体験実習を組み込むことで理解教育になると考える。

1～3歳児の乳幼児連れに対しては、外見からは外出に困難が生じているとわかりにくい（鈴木，2003）ため、周囲から理解されにくい状況にある。前述した「突発的に動く」「気分が変わりやすい」など子どもの特性について理解を求めていく必要がある。ベビーカー体験実習と同時に学校教育のなかで早期の理解教育を進めていくことが求められる。保育所や幼稚園でのボランティア学習を実施している小中学校が増加しているため、その際に「保育」だけでなく、「子ども理解」についても同時に学ぶことが必要である。ボランティアの事前学習として、保育技術などについてだけでなく、子どもの身体的発達や特性などについても学習していくことでさらに理解が深ま

ると考える。中学校・高等学校においては家庭科や福祉の授業の中にプログラムを組み込むことで理解教育は進むと考える。

また、西本ら（2010）の調査では、困っているベビーカー利用者に声をかけて手助けをする人は少ないことが確認され、「困った人がいたら助ける」という社会システムの構築を必要としている。理解教育を進める中で乳幼児連れの外出に伴う困難に気づき、積極的に手伝う姿勢を培うことも十分に可能であるため、理解教育と同時に周囲の人に手を差し伸べる優しさを育てる教育も求められる。そのためには道徳の授業や日々の学校教育のなかで、「周囲に気を配り、困っている人がいたら手を差し伸べる」気持ちを育てるプログラムを組み込むことが必要である。

電車やバスの乗降の際にベビーカー使用者やよちよち歩きの子どもと遭遇した際は、迷惑だと考えずに、乳幼児連れが降りたのを確認してから乗車したり、乳幼児連れが乗車してくる際は車内で一步詰め、スペースを空けるなどの配慮が求められる。前述のように、エスカレータ利用の際には、乳幼児連れとの間隔をあけて乗り、追い越したりしないことも必要である。エレベータが混雑していたら階段を利用するなど、乳幼児連れに譲る気遣いも大切である。階段の昇降の際は追い抜かしたり、走って駆け上がったり降りたりせず、乳幼児連れのそばを通るときはゆっくり通るなどぶつからない気遣いも必要である。

狭い歩道で乳幼児連れとすれ違う際は乳幼児連れに道を譲ったり、追い越す際は声をかけることでけがや事故の防止になると考えられる。また、路上駐車や路上駐輪、乗り上げ駐車等、迷惑駐車をしないことが必要である。

2015年に改正された道路交通法では「悪質な交通違反を行い、3年間で2回以上摘発された運転者には自転車運転講習を義務付ける。従わない場合は、5万円以下の罰金刑に処す」と定められた。「悪質な交通違反」は14項目あり、そのなかで歩行者との関連項目として、「3.歩行者用道路を徐行せずに走行」、「5.路側帯通行時に歩行者の通行を妨害」、「11.歩道側を危険な方法で走行する」が挙げられる。この改正により、自転車に乗っている際、自転車は自転車通行可能の表示がある歩道のみ通行することができ、歩道を通る際は車道側に寄り徐行することが定められている。歩車道分離されていない道路では歩行者の通行を妨害しないことが定められているため、歩行者に注意しながら車道を走行し、乳幼児連れとすれ違う際はスピードを緩めたり、停車したり、自転車から降り歩いてすれ違う等の気遣いも求められる。同様に、自動車に乗っている際も乳幼児連れのそばを通るときは徐行しなければならない。

横断歩道では、道路交通法「第6節の2 横断歩行者等の保護のための通行方法」のなかで、（横断歩道等における歩行者等の優先）として、以下のように定められている。

第38条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通る際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなけれ

ばならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにならなければならない。

2 車両等は、横断歩道等（当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ。）又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

3 車両等は、横断歩道等及びその手前の側端から前に三十メートル以内の道路の部分においては、第三十条第三号の規定に該当する場合のほか、その前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の側方を通過してその前方に出てはならない。

従って、横断歩道では、自動車で右左折しようとする歩行者を確認せずに進入することは道路交通法違反となる。自動車だけでなく、自転車や徒歩の場合においても、これに準ずるように歩行者を確認して、歩行者の前を横切る行為は避けたい。特に、乳幼児は歩行もままならないことが多いので注意が求められる。

上記のように道路交通法で定められていても、運転者に周知徹底されていない状況であり、加えて運転者の自己都合による勝手な判断等で危険にさらされることも多い。自動車や自転車を使用する者は交通ルールを確認し、ルールを守って安全な運転をすることが求められる。

駐車場について、障害者用駐車スペースや標章車用駐車スペースは使用せず、一般用駐車スペースなど決められた場所に駐車することが前提となる。また、保護者は駐車する際に子どもの乗せ降ろしやベビーカーの積み下ろしで時間がかかる場合は、その場所に固執せず違う場所を探して駐車することも必要となる。

トイレを使用する際、一般トイレにあるベビーキープがついた個室が広いトイレを譲るなどの配慮も求められる。

このように、乳幼児連れやベビーカー使用者と遭遇した際、「邪魔だ」、「迷惑だ」と思わずに思いやりの心を持って対応することが求められる。

第3節 研究の限界と今後の課題

1. 研究の限界

本研究の結果から、乳幼児連れが感じる外出のバリアやニーズを明らかにし、乳幼児連れが感じるバリアについて具体的にフィールドワーク調査を実施し、改善案を提案することができた。本節では、研究において指摘されるべき問題点について述べる。

研究1(第2章)の調査研究は、全国の保育士を対象に実施し、回収をした。回収率は約6割であったが、研修に参加した保育士のみの結果であり、保育士の平均的なニーズを示しているとは言い難い。研究2-1(第3章)の研究対象者は都市部と地方としたが、地方は群馬県と栃木県の2県のみ調査であり、地方全体の平均的な値を示しているとは言い難い。研究2-2(第3章)の研究対象者は、群馬県内の保護者のみの回答であるため、全国的な保護者の平均的な意見であるとは言い難い。限定された対象者での検証結果であることから、保育士や保護者全体の平均を示していると結論づけるのは慎重になるべきである。

研究3(第4章)のフィールドワークについても群馬県内のみ調査であるため、調査箇所が限定されたことは否めない。また、群馬県は地方都市であるため、公共交通機関より自家用車での外出が多く、公共交通機関の外出および自家用車での外出調査について全国平均を示しているとは言い難い。従って、フィールドワーク調査については一般的なデータとはさらにデータを重ね、一般化するためにさらに検討する余地がある。

加えて、動作空間について設置時期によって分類を行うことを試みたが、道路等は該当箇所が広いことに加え、同じ場所であっても修繕をした時期が違うこと等の問題もあり、比較検討を行うことができなかった。従って、今後は時間をかけ、動作空間を算出し、工学的な客観的視点を持ったデータを積み重ねていくことも求められる。

2. 今後の課題

前述の研究の限界をふまえ、全国的なフィールドワーク調査を実施すべきであると考えます。

今後の課題として、乳幼児を連れて外出する際の保護者の困り感を取り除くために、乳幼児連れでの外出の際に保護者が感じる困り感や危険を感じていること等を一般の人に伝え、一般の人にそれらの困り感を理解してもらう必要がある。例えば、電車やエレベータ内でベビーカーをたたまないのは周囲の迷惑を考えていないのではなく、たたむことで保護者自身の転倒の危険等があることを一般の人に正しく伝えていくことである。また、乳幼児を連れている保護者には乳幼児を連れていることにより周囲に過大な配慮や優先してもらうことを期待するのではなく、積極的に子どもの危険やけが防止対策をするなど保護者自身ができることは可能な範囲で行う自助努力で対応していくことの必要性を理解することが求められる。乳幼児連れおよび一般の人の双方が歩みよることが保護者の困り感の解消につながると考えられる。

また、乳幼児連れが外出する際に望むものについては、「子どもにけがや事故などの危険がおよぶ可能性のあるもの」と「あったら便利だと思うもの」を区別し、保護者自身がしっかりと認識する必要がある。乳幼児連れと一般の人双方が歩み寄るためにも、必要であると考えます。

加えて、今回の調査から、バリアの中には一般市民の理解不足によるものがあることが明らかになった。具体的には、ベビーカーマークが周知されていないことによってベビーカー使用者が心理的バリアを抱えていること、迷惑駐車が乳幼児の外出する際にはけがや事故につながる可能性があること、乳幼児を連れた階段の昇降には危険が伴うことなど、乳幼児の外出に関するバリアについて理解が不足している。今後は一般市民の認識とどのような啓発活動をすると認識の変容につながるのかを明らかにしたい。

今回のフィールドワーク調査結果を基に、動作空間を算出し、乳幼児連れが一般市民や車いす使用者と共生していくためにはどのくらいの空間が必要なのか明らかにしたい。

これらの研究によって、乳幼児連れが安心して外出しやすい環境とは何かを明らかにし、住みやすいまちづくりを提案していきたい。

引用文献

赤田義史・小松修司・高塩康洋・江藤祐子（2011）公共トイレにおける車いす使用者の利用実態に関する研究：その1.多機能トイレにおける車いす使用者の利用実態調査，学術講演梗概集，679-680.

安心院朗子（2014）『高齢者の外出を支える移動支援機器に関する研究—歩行補助車およびハンドル形電動車いすの使用の現状から課題を探る—』，文化書房博文社.

安心院朗子（2015）ベビーカー使用者の公共交通機関利用におけるニーズ，目白大学総合科学研究，11， 91-97.

明渡隆浩・長野博一・庄子美優紀・伊東英幸・藤井敬弘（2016）子ども連れ世帯の保育送迎時に着目した移動負担要因に関する研究，土木学会論文集 D3（土木計画学），（印刷中）.

Ames, L.B. (1937) The sequential patterning of prone progression in the human infant, *Genet. Psychol. Monogr.*, 19, 409-460.

ベビカムリサーチ VOL.86 外出先での授乳、どうしてですか？<2007年版>

〈<http://www.babycome.ne.jp/online/research/detail.php?vol=86>〉（最終閲覧日：2016年9月1日）.

ベビカムリサーチ VOL.88_1 外出先での授乳<2009年版>（その1） 授乳室が見つからないときの対応は？ 〈http://www.babycome.ne.jp/online/research/detail.php?vol=88_1〉（最終閲覧日：2016年9月1日）.

ベビカムリサーチ VOL.98 お子さんとのおでかけ<2009年版>

〈<http://www.babycome.ne.jp/online/research/detail.php?vol=98>〉（最終閲覧日 2016年9月1日）.

Belinda,P.,Amy,B.,Linda,S. & Alexander,M. (2011) Contextual factors influencing success or failure of emergency department interventions for cognitively impaired older people: a scoping and integrative review, *Journal of Advanced Nursing*, 8, 1426-1448.

Burnett,C.N. & Johnson,E.W. (1971) Development of Gait in Childhood: Part II, *Developmental Medicine and Child Neurology*, 13, 207-215.

Clarkson,J.,Coleman ,R.,Keates,S. & Lebbon,C. (2003) *Inclusive Design*, Springer.

Couper,R.T.,Monkhouse,W.,Busti,M. & Thompson,P. (1994) Stroller Safety, *Medical Journal of Australia*, 160, 335-338.

江口真弓・八藤後猛・田村房義 (2009) 子どもとの外出時における公共施設トイレ利用の実態と意識：子どもと子連れの親等が利用する水まわり空間に関する研究 その2, 学術講演梗概集, 1039-1040.

Elaine,H.,Panos,B.,Nadine,F.,Jonathan,H.,Elaine,T. & Julie.,Y. (2004) Is acupuncture a useful adjunct to physiotherapy for older adults with knee pain?: The “Acupuncture, Physiotherapy and Exercise” study, *BMC Musculoskeletal Disorders*, 10, 5-31.

Elizabeth,C.P.,Edward,J. & Robert, R.T. (2002) Incidence and Description of Stroller-Related Injuries to Children, *Pediatrics*, 110(5), 62.

福岡市福祉のまちづくり条例 【施設整備マニュアル】〈http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/36096/1/3_shiryoku2_shisetsuseibi_manual.pdf〉(最終閲覧日:2016年12月25日).

古川智之・太幡英亮・生田京子・恒川和久・谷口元 (2011) 保育園児の散歩行動と地域環境の関係, 日本建築学会東海支部研究報告書, 49, 681-684.

Goldfield,E.C. (1989) Transition from rocking to crawling: Postural constraints on infant movement, *Developmental Psychology*, 25(6), 913-919.

ぐんま子育てネット 〈<http://www.pep-net.gr.jp/>〉(最終閲覧日:2016年9月1日).

堀口莉菜・村井裕樹 (2012) 路面電車と駅の使いやすさに対する利用者意識に関する研究, 日本建築学会中国支部研究報告集, 35, 601-604.

星川安之・佐川賢 (2007) 『より多くの人を使いやすいアクセシブルデザイン入門』, 日本規格協会.

細谷江梨子・浅野光行 (2011) わが国におけるシェアド・スペース導入可能性, 土木計画学研究・発表会, 44, CD-ROM.

出井真純・松橋圭子・大原一興・藤岡泰寛（2010）乳幼児同行者による駅利用に関する研究
その 2—子育てバリアフリーに対応した駅計画の考察—, 日本建築学会学術講演梗概集（北
陸）, 391-392.

石田さおり・龍有二（2008）北九州市における授乳室の現状と利用評価に関する研究, 日本建築
学会研究報告. 九州支部, 47, 21-24.

岩田浩子（1995）乳幼児の歩行様式, バイオメカニズム学会誌, 19(3), 143-147.

Jakoosson,C.,Gamble,A.,Gärling,T.,Hagman,O.,Polk,M.,Ettema,D.,Friman,M. & Ollsen,L. E.
(2011) Subjective well-being related to satisfaction with daily travel, Transportation, Vol.
38, No. 1, pp. 1-15, 2011.

加藤謙一・深川登志子・大鈴貴洋・宮丸凱史（2009）幼児期における歩行から走運動への発達過
程に関する追跡的研究, 体育学研究, 54(2), 307-315.

川野江里子・任智顕・仲綾子・小林美紀・添田昌志（2010）授乳室における空間構成の実態把握
と課題の整理：授乳室の空間構成に関する研究 その 1, 日本建築学会大会学術講演梗概集
（北陸）, 1051-1052.

川内美彦（2001）『ユニバーサルデザイン』, 学芸出版社.

北川啓介・長坂真理子・呉明宣・井上暁代（2008）妊婦と乳幼児帯同者の行動制限とその原因,
日本建築学会計画系論文集, 73(628), 1243-1250.

小林陽・山田あすか・佐藤栄治・倉斗綾子（2011）小規模保育拠点における保育の様態と都市環
境の利用・評価に関する研究：東京都家庭福祉員制度を対象として, 学術講演梗概集. E-1,
建築計画 I, 各種建物・地域施設, 設計方法, 構法計画, 人間工学, 計画基礎, 123-124.

小林陽・山田あすか・高橋愛香（2013）保育形態の異なる保育拠点での都市環境の利用実態とそ
の評価：東京都内の小規模保育拠点における都市環境の利用・評価に関する研究 その 2, 日
本建築学会大会学術講演梗概集, 297-298.

こども未来財団（2011）子育て中の親の外出等に関するアンケート調査結果本報告書.

子どもとおでかけ いこーよ 〈<http://iko-yo.net>〉（最終閲覧日：2016年9月1日）.

小塚勝紀・新崎淳史・波床正敏（2004）子連れ移動者の視点から見た交通バリアフリーの課題抽出，土木計画学研究講演集，28.

小久保亮佑・立衿晃次・小松尚（2009）地域における子育て中の親子の外出行動に関する研究：外出距離と交通手段、外出先を中心に，日本建築学会大会学術講演梗概集（東北），9-12.

国土技術研究センター（2011）『増補 改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン～道路のユニバーサルデザインを目指して～』，大成出版社.

国土交通省（2007）『高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準』，人にやさしい建築・住宅推進協議会.

国土交通省（2011）安心して子育てができる環境整備のあり方に関する研究報告書.

国土交通省（2016）道路統計年報 2016 〈 <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2016/pdf/gaikyou.pdf> 〉（最終閲覧日：2017年2月20日）.

古瀬敏（1998）『ユニバーサルデザインとは何かーバリアフリーを越えて』，都市文化社.

京都市「ICT を利用した市民協働による維持管理ースマートフォン用アプリケーション「みつけ隊」実証実験ー」〈<http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000193093.html>〉（最終閲覧日：2016年9月10日）.

Macgregor,D.M. (2003) Accident and emergency attendances by children under the age of 1 year as a result of injury, *Emergency Medicine Journal*, 20, 21-24.

前田真治（2008）『老人のリハビリテーション第7版』，医学書院，2-5.

松橋圭子・大原一興・藤岡泰寛・三輪律江・谷口新（2005）居住条件に着目した母親の育児不安及び親子の外出行動特性に関する基礎的研究，日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿），475-476.

松本浩司（2009）折りたたみ式ベビーカーの安全性：折りたたみ可動部分の安全の考え方を中心に，バイオメカニズム学会誌，33(1)，42-47.

丸山仁司（2003）歩行分析，細田多穂・柳澤健編著『理学療法ハンドブック改訂第3版』，協同医書出版，242-255.

宮下ますみ・久保正義（2008）乳幼児連れの外出における障壁と母親のニーズに関する研究，デザイン学研究，55，194-195.

MIZUNO T. & TOKUDA K. (2010) Study concerning the road environment to ensure that children can move around safely—With a focus on safety needs buggy users parents having young children—, *The Asian Journal of Disabled Sociology*, 10, 37-44.

水野智美・徳田克己（2010）点字ブロックが車いす使用者,高齢者,幼児の移動にどの程度のバリアになっているか，厚生指標，57(1)，15-20.

水野智美・徳田克己（2016）交通弱者の存在と運転行動，自動車技術，70(3)，101-105.

MIZUNO T., NISHIDATE A. & TOKUDA K. (2016) How Car Driving Behavior Change With the Existence of Vulnerable Road Users—Focusing on the Result of Questionnaire Survey—, *The 8th Asian Society of Child Care*, 61-64.

水野智美・西館有沙・安心院朗子・徳田克己（2016）ウォーターフロント地区におけるバリアフリーの状況と課題，障害理解研究，17，29-44.

水野智美・八幡眞由美・徳田克己（2013）保育者が感じる乳幼児の移動上のバリア，*The 5th Asian Society of Child Care*, 37-40.

村上良知・守本奈緒子（2008）民間施設における子育てバリアフリーの取組みに関する調査研究，日本建築学会研究報告．九州支部，3，計画系，47，13-16.

長坂真理子・北川啓介・井上暁代・小田祐司（2008）都市生活における乳幼児帯同者の行動に関する研究：アンケート調査と行動調査による考察，東海支部研究報告集，46，605-608．

長坂真理子・北川啓介・碓井将義・呉明宣（2006）妊婦と乳幼児帯同者の行動制限とその要因：妊婦と乳幼児を取り巻く建築・都市空間に関する研究，学術講演梗概集，E-1，881-882.

中家浩一・足立啓（2012）徒歩で行う園外保育と周辺環境に関する研究，日本建築学会近畿支部研究報告集，計画系，52，301-304.

中田弾・八藤後猛・野村優羽子（2012）商業施設におけるトイレ利用の実態：公共施設におけるトイレ利用に関する研究 その1, 学術講演梗概集（建築計画）, 931-932.

中山昂彦・宮川愛由・谷口綾子・井料美帆・小嶋文・藤井聡（2015）道路空間デザインが歩車間コミュニケーションに及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究発表会・講演集, 52, CD-ROM.

西館有沙・水野智美・徳田克己（2005）障害者用駐車スペースの適正利用促進のための課題の明確化, 国際交通安全学会誌, 29(4), 296-302.

西本由紀子・上野勝代・梶木典子（2010）公共交通機関におけるベビーカー利用者の行動特性に関する研究, 日本建築学会技術報告集, 16(33), 727-730.

西本由紀子・上野勝代・梶木典子（2011）公共交通機関におけるベビーカー利用者に対する女子学生の意識と体験学習による意識変化について, 日本建築学会技術報告集, 17(35), 355-359.

西尾千尋・青山慶・佐々木正人（2015）乳児の歩行の発達における部屋の環境資源, 認知科学, 22(1), 151-166.

沼尻恵子（2012）子ども連れが外出しやすい環境整備, 福祉のまちづくり研究, 14(2), 29-33.

大神博史・齋藤誠二・大倉美鶴・村木里志（2005）歩道におけるベビーカー利用者の身体負担と危険性に関する調査研究－横断・複合勾配および段差に着目して－, ライフサポート, 17, 108.

大森宣暁・谷口綾子・真鍋陸太郎・寺内義典（2011）子育て中の女性の外出行動とバリアに対する意識に関する研究：首都圏在住の乳幼児を持つ母親を対象として, 都市計画論文集, 46(3), 259-264.

大森宣暁（2013）子育て世帯の多様なライフスタイルを実現する都市と交通のあり方, 都市計画, 62(5), 28-32.

小野久美子・添田昌志・布田健・佐藤克志（2013）多機能トイレの利用集中緩和を目的としたトイレ空間の機能・広さの検証 その1, 学術講演梗概集（建築計画）, 835-836.

Peter, L. (2010) Women, Children and Hospitable Space, *Hospitality Review*, 12(1), 31-38.

- 佐高杏美・谷田真（2011）乳児と親の散歩からみた道環境に関する研究，日本建築学会大会学術講演梗概集（関東），469-470.
- 清水弘樹・山本展久・佐藤誠治・小林祐司・姫野由香（2008）空間構成要素の配置構成による商業街路の特性分析 その1，学術講演梗概集.F-1，都市計画，建築経済・住宅問題，605-606.
- 新福綾乃・十代田朗・津々見崇（2009）乳幼児を伴う外出行動の実態に関する研究，都市計画論文集，44(3)，367-372.
- 下野恵理子・宇野求（2013）建築を構成する「単位空間」とその繋がり方，学術講演梗概集(建築計画)，1193-1194.
- Story, M. F., Mueller, J. L. & Mace, R. L. (1998) The universal design file: designing for people of all ages and abilities , NC , The Center of Universal Design.
- 鈴木春菜・北川夏樹・藤井聡（2012）移動時幸福感の規定因に関する研究，土木学会論文集 D3（土木計画学），68(4)，228-241.
- 鈴木浩明（2003）『バリアフリー時代の心理学・福祉工学』，ナカニシヤ出版.
- 鈴木圭一・沼尻恵子（2010）安心して子育てができる環境整備のあり方に関する調査，国土技術研究センター.
- 多田充徳(2009) 指はさみ事故の予防に向けた科学的アプローチ，バイオメカニズム学会誌，33(1)，23-28.
- 高濱裕子・渡辺利子（2006）母親が認知する歩行開始期の子どもの扱いにくさ：1歳から3歳までの横断研究，お茶の水女子大学子ども発達教育研究センター紀要，3，1-7.
- 高橋未樹子・木原由起子・志村誠二・小野久美子・布田健（2013）乳幼児連れに配慮したトイレブースにおける手つなぎ歩き親子・子守帯利用者の行動把握：多機能トイレの利用集中緩和を目的としたトイレ空間の機能・広さの検証 その3，学術講演梗概集（建築計画），839-840.
- 高野倉雅人・四元裕子（2005）ベビーカーを抱えた段差昇降動作の危険性の検討，人間工学，41，144-145.

田中陽一郎・八藤後猛・田中賢（2010）車いす・ベビーカーが動きはじめる床面傾斜に関する実験：車いす・ベビーカー使用における環境整備に関する研究 2，日本建築学会大会学術講演梗概集，1035-1036.

谷口綾子・大森宣暁（2015）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（土木計画学），71(1)，1-10.

立脇寛子・舟橋國男・木多道宏・鈴木毅・李斌（2004）ベビーカー利用時の駅周辺における乳幼児同行者の行動調査－大阪梅田ターミナル駅周辺を例として－，日本建築学会近畿支部研究報告集，計画系，44，409-41.

辰巳浩・堤香代子・香口恵美（2012）PT 調査データを用いた乳幼児を持つ女性の交通行動特性に関する研究.土木学会論文集 D3（土木計画学），68(5)，I_583-I_588.

東京都道路整備保全公社（2007）駐車場ユニバーサルデザインガイド
〈http://www.tmpc.or.jp/03_business/03_pdf/ud_guideline.pdf〉（最終閲覧日：2016年8月21日）

徳田克己（2008）バリアフリー，徳田克己・埴和明・水野智美編著『ヒューマンサービスに関わる人のための障害科学』，文化書房博文社，175-186.

徳田克己・松村みち子・水野智美（2001）『車いす使用者の交通ニーズに関する調査研究』，国際交通安全学会.

豊茂雅也・宮川愛由・田中均・金森敦司・山崎佳太・藤井 聡（2011）日本における Shared Space の有効性についての実証的研究，土木計画学研究・講演集，43，CD-ROM.

植田瑞昌・三浦春菜・三谷千瀬・野村歡（2012）乳幼児の排便後始末に関する現状と課題：子育て層のオストメイト用汚物流しの共同利用に向けての考察，福祉のまちづくり研究，14(2)，A18-A24.

瓜生朋恵・西本由紀子・梶木典子・上野勝代（2013）鉄道内におけるベビーカー利用に対する乗客の意識：－関西在住の鉄道利用者を対象として－，日本建築学会技術報告集，19(41)，325-328.

Vike, G. M., Stepanski, B. M., Ray, L. U., Lutz, M. V., Murrin, P. A., & Chan, T. C. (2004) Response for shopping cart and stroller injuries, *Pediatric Emergency Care*, 20(10), 660-663.

屋井鉄雄・寺部慎太郎・関健太郎（2000）広域交通計画におけるパブリック-インボルブメントの方法に関する研究，土木学会論文集，653，105-115.

八倉巻尚子（2002）1歳児の歩行力学，バイオメカニズム学会誌，26(1)，16-20.

山田あすか（2010）拠点外空間での保育に着目した小規模保育拠点運営の実態と保育者による都市環境評価:京都・昼間里親と大阪・保育所分園制度を対象として，日本建築学会計画系論文集，75(658)，2789-2798.

柳田穰・谷口綾子（2011）公共交通機関のこども連れ利用における心理的バリアの軽減を目的とした説得的コミュニケーションによる態度変容効果分析，土木計画学研究・講演集，41，CD-ROM.

Wickstrom, R. L. (1983) Fundamental motor patterns. (3rd. Edi.), Lea & Febiger,. 43-63.

資料

保育活動中の散歩に関するアンケート

子どもたちが安全に過ごすことができるように、日々、細やかな配慮をされていることと思います。なかでも子どもを散歩に連れて行く際には、子どもに事故やけががないように最大限の注意が必要になります。しかし、注意するだけでは防ぎきれないこともあります。私たちは、今後、子どもたちが安心して外出できる環境を作りたいと思い、このアンケートを企画しました。先生が現在、ご担当されているクラスおよびその子どもについてお答えください。お名前や園名をご記入いただく必要はありません。また、答えづらい箇所は空欄で結構です。趣旨をご理解いただき、ご協力いただきますよう、よろしくお願いします。

新島学園短期大学 八幡真由美 (Email ; m-yahata@mail.neesima.ac.jp) 筑波大学 徳田克己

1. 先生ご自身および所属されている園について教えてください。

- ①先生の勤務先は (公立 私立・民間) の (保育所 子ども園 その他_____)
- ②勤務する園の所在地は、(_____) 都道府県 (_____) 市町村
園の出入り口に面している道路の交通量は (非常に多い やや多い やや少ない 非常に少ない)
散歩に行く範囲に交通量の多い道路が (ある ない)
- ③保育者となって (_____) 年目 「はい」の方は
- ④現在、クラスの担当をしていますか。 (はい いいえ) ⇒主に (_____) 歳児クラスの担当

2. 散歩についてお尋ねします。

- ①天候に問題がなければ、週にどの程度、散歩に行きますか。
(毎日行く 週に3, 4日行く 週に1, 2日行く 月に1, 2日行く その他_____)
- ②散歩に出たから園に戻るまで、だいたい何分ぐらいですか (_____) 分
- ③散歩の際に使用するものとして、あてはまるものすべてに○をつけてください。
(7,8人が乗れる散歩カー(避難車) ベビーカー 誘導ロープ その他_____)

3. 散歩をしている際に、子どもに以下のような経験がありますか。

- ①通行人(障害者、高齢者を除く) (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ②車いすの人 (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ③目の見えない人 (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ④歩いている高齢者 (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ⑤シルバーカー(押し車)を使用している高齢者
(ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ⑥自転車 (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ⑦自転車に乗りながら携帯電話やスマートフォンを使用している人
(ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)
- ⑧歩きながら携帯電話やスマートフォンを使用している人
(ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)

4. 保育中に子どもと散歩をしている際に、以下のようなことにどの程度困っていますか。あてはまるところに

○をつけてください。積雪地域にお住まいの方は非積雪時のことについて教えてください。

〈散歩カーやベビーカーを使用して散歩している先生にお尋ねします〉

	非常に困っている	やや困っている	どちらともいえない	あまり困っていない	全く困っていない
例) 歩いている人とぶつかりそうになる	-----⊕-----				
歩道上を自転車が走っている	-----				
歩道上に自転車が停めてある	-----				
歩道に車が乗り上げて駐車されている	-----				
道に段差がある	-----				

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
※散歩に行く範囲に、点字ブロックが設置されていますか (ある ない)					
通路に点字ブロックが設置されている	_____	_____	_____	_____	_____
道が舗装されていなかったり、デコボコである	_____	_____	_____	_____	_____
傾斜が急で散歩カーの操作が困難である	_____	_____	_____	_____	_____
スロープの入り口に物が置いてある	_____	_____	_____	_____	_____
通路に散歩カーの車輪などがひっかかる側溝の蓋がある	_____	_____	_____	_____	_____
公園の入り口が狭い	_____	_____	_____	_____	_____
歩道の幅が狭い	_____	_____	_____	_____	_____

〈子どもを連れて歩いている先生にお尋ねします〉

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
例) 歩いている人とぶつかりそうになる	_____	_____⊕_____	_____	_____	_____
歩道上を自転車が走っている	_____	_____	_____	_____	_____
歩道上に自転車が停めてある	_____	_____	_____	_____	_____
歩道に車が乗り上げて駐車されている	_____	_____	_____	_____	_____
道に段差がある	_____	_____	_____	_____	_____

※散歩に行く範囲に、点字ブロックが設置されていますか (ある ない)

通路に点字ブロックが設置されている	_____	_____	_____	_____	_____
道が舗装されていなかったり、デコボコである	_____	_____	_____	_____	_____
青信号の時間が短い	_____	_____	_____	_____	_____
歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る	_____	_____	_____	_____	_____
看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している	_____	_____	_____	_____	_____
側溝に蓋がない	_____	_____	_____	_____	_____
ビンの破片などが落ちている	_____	_____	_____	_____	_____
犬猫の糞が放置されている	_____	_____	_____	_____	_____

5. 問4で示した項目の他に、先生が困っているまたは大変であると感じることがあれば、教えてください。

6. 子どもが安全に散歩するために、自治体や町内会、一般の方に改善してほしい点があれば教えてください。

7. 積雪地域にお住いの先生にお尋ねします。

積雪時も散歩に行きますか。(行く ・ 少しの積雪なら行く ・ 行かない ・ その他 _____)

散歩に行く際に気をつけている点を教えてください。

ご協力ありがとうございました

(2) 施設利用時

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
エレベータはあるが、利用者が多くなかなか使えない	-----	-----	-----	-----	-----
エレベータを利用するために、遠回りをしなくては ならない	-----	-----	-----	-----	-----
エレベータはあるが表示がわかりにくい	-----	-----	-----	-----	-----
一般のトイレが狭く、ベビーカーでは入れない	-----	-----	-----	-----	-----
トイレにベビチェアやベビキープがない	-----	-----	-----	-----	-----
男性トイレにおむつ交換台がない	-----	-----	-----	-----	-----
オムツ交換台はあるが壊れていたり、汚れていて使え ない	-----	-----	-----	-----	-----
授乳室やおむつ交換台のあるトイレが奥まった ところにあり、わかりづらい	-----	-----	-----	-----	-----
授乳室の中に仕切りがなく、周囲の人に気を使う	-----	-----	-----	-----	-----
施設・店舗用の貸し出しカートやベビーカーはあるが、 乳児から使用できるものがない	-----	-----	-----	-----	-----
通路が狭く、ベビーカーでは通れない	-----	-----	-----	-----	-----
通路に商品やワゴンなど物が置いてあるために、 ベビーカーで通れない	-----	-----	-----	-----	-----
施設の床が滑りやすい	-----	-----	-----	-----	-----
床が凸凹していて、ベビーカーの車輪の方向が定まら ない	-----	-----	-----	-----	-----
ベビーカーごと入れる休憩スペースやキッズルームが ない	-----	-----	-----	-----	-----
開き戸のドアがない	-----	-----	-----	-----	-----

(3) 駐車場、駐輪場、駐車スペース、乗降場所について

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
歩行者用の通路がなく、自動車が通る道を通らなくて はならない	-----	-----	-----	-----	-----
建物の入口近くへの不正駐車・不正駐輪がある	-----	-----	-----	-----	-----
駐車スペースが狭いので、子どもを乗せたりおろした りするときやベビーカーの積み下ろしが大変で ある	-----	-----	-----	-----	-----
駐車スペース内で子どもを乗せたりおろしたりしてい る際に、隣の空きスペースに車が急にバックで 入ってくる	-----	-----	-----	-----	-----
駐車場、駐輪場が暗く、見通しが悪い	-----	-----	-----	-----	-----
駐車場、駐輪場が建物から距離が遠い	-----	-----	-----	-----	-----
乗降場所（建物の入口近くなどに設置されている乗り 降りするための専用スペース）がない	-----	-----	-----	-----	-----

裏面もあります

3. 外出時にお子さんと歩いて外出している方（抱っこやおんぶされているのではなく、お子さんが自分で歩いている方のみ回答してください。）にお尋ねします。外出時に、以下のようなことにどの程度困っていますか。あてはまるところに○をつけてください。積雪地域にお住まいの方は非積雪時のことについて教えてください。

(1) 道路環境

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
例) 歩いている人とぶつかりそうになる	-----	⊕	-----	-----	-----
歩道上を自転車が走っている	-----	-----	-----	-----	-----
歩道上に自転車が停めてある	-----	-----	-----	-----	-----
歩道に車が乗り上げて駐車されている	-----	-----	-----	-----	-----
道に段差がある	-----	-----	-----	-----	-----
通路に点字ブロックが設置されている	-----	-----	-----	-----	-----
道が舗装されていなかったり、デコボコである	-----	-----	-----	-----	-----
青信号の時間が短い	-----	-----	-----	-----	-----
歩車道が分離されていない道で、子どものすぐ横を車や自転車がスピードを出して通る	-----	-----	-----	-----	-----
看板や木の枝などが子どもの頭の高さに飛び出している	-----	-----	-----	-----	-----
側溝に蓋がない	-----	-----	-----	-----	-----
ビンの破片などが落ちている	-----	-----	-----	-----	-----
犬猫の糞が放置されている	-----	-----	-----	-----	-----

(2) 施設利用時

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
エレベータはあるが、利用者が多くなかなか使えない	-----	-----	-----	-----	-----
エレベータを利用するために、遠回りをしなくてはならない	-----	-----	-----	-----	-----
エレベータはあるが表示がわかりにくい	-----	-----	-----	-----	-----
一般のトイレが狭く、子どもと一緒に入れない	-----	-----	-----	-----	-----
通路が狭く、子どもと並んで手をつないで歩けない	-----	-----	-----	-----	-----
通路に商品やワゴンなど物が置いてあるために、子どもが つまずく	-----	-----	-----	-----	-----
子どもの目の高さに商品を掛けてある棒やフックがある	-----	-----	-----	-----	-----
子どもの目の高さに棚の角がある	-----	-----	-----	-----	-----
子どもの目の高さにポップや広告などの看板がある	-----	-----	-----	-----	-----
施設の床が滑りやすく、子どもが転ぶ	-----	-----	-----	-----	-----

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
床が凸凹していて、子どもが転ぶ	-----	-----	-----	-----	-----
子ども用の休憩スペースやキッズルームがない	-----	-----	-----	-----	-----
開き戸のドアがない	-----	-----	-----	-----	-----

(3) 駐車場・駐輪場・駐車スペース・乗降場所について

	非常に 困っている	やや 困っている	どちらとも いえない	あまり 困っていない	全く 困っていない
歩行者用の通路がない	-----	-----	-----	-----	-----
歩いている子どものすぐそばを車や自転車が スピードを落とさず通る	-----	-----	-----	-----	-----
建物の入口近くへの不正駐車・不正駐輪がある	-----	-----	-----	-----	-----
駐車スペースが狭く、子どもを乗せたりおろしたり するときに大変である	-----	-----	-----	-----	-----
駐車スペース内で子どもを乗せたりおろしたりして いる際に、隣の空きスペースに車が急にバックで 入ってくる	-----	-----	-----	-----	-----
混雑した駐車場は死角が多いので子どもがじっと していないときに危険を感じる	-----	-----	-----	-----	-----
駐車場、駐輪場が建物から距離が遠い	-----	-----	-----	-----	-----
乗降場所（建物の入口近くなどに設置されている乗り 降りするための専用スペース）がない	-----	-----	-----	-----	-----

ご協力ありがとうございました

乳幼児連れでの外出に関するアンケート

お子さんと一緒に行動する際は安全を第一に考え、日々、細やかな配慮をされていることと思います。特に外出する際には、お子さんに事故やけががないように最大限の注意をしていることでしょう。しかし、注意するだけでは防ぎきれないことがあります。私たちは、今後、保護者の皆さんが子どもを連れて安心して外出できる環境を作っていきたいと思い、このアンケートを企画しました。

お名前をご記入いただく必要はありません。また、答えづらい箇所は空欄で結構です。趣旨をご理解いただき、ご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

新島学園短期大学 八幡真由美 (Email ; m-yahata@mail.neesima.ac.jp) 筑波大学 水野智美

1. あなたとお子さんについて教えてください。

(1) あなたのお子さんの年齢と性別は

() 歳 男 ・ 女	() 歳 男 ・ 女	() 歳 男 ・ 女
-------------	-------------	-------------

(2) あなたの居住地は、() 都道府県 () 市区町村

自宅に面している道路の交通量は (非常に多い やや多い やや少ない 非常に少ない)

外出する範囲に交通量の多い道路が (ある ない)

2. 子ども連れでの外出についてお尋ねします。

(1) 週に平均してどの程度、お子さんと一緒に外出しますか。

(毎日行く 週に3, 4日行く 週に1, 2日行く 月に2, 3日行く 月に1日以下)

(2) 1回の外出の時間は、だいたい何分ぐらいですか () 分

(3) 外出する際の手段について、あてはまるものすべてに○をつけてください。

(自家用車 オートバイ バス・電車 自転車 徒歩 その他 _____)

(4) 公共交通機関をどの程度利用しますか

電車 (毎日 週に3, 4日 週に1, 2日 月に2, 3日 月に1日以下)

バス (毎日 週に3, 4日 週に1, 2日 月に2, 3日 月に1日以下)

その他 ()

(5) 外出する際に使用するものとして、あてはまるものすべてに○をつけてください。

(ベビーカー 抱っこひも (スリング) おんぶひも 迷子防止ハーネス・リュック

その他 _____)

3. 外出時にベビーカーを使用したことがある方にお尋ねします。

ベビーカーを使用して外出する際のことについて教えてください。現在は使用していないも使用していたときのことを思い出してお答え下さい。ベビーカーを使用したことがない方は、問4へ進んでください。

(1) 外出をしている際に、以下の方にぶつかったりぶつかりそうになった経験がありますか。

① 通行人 (障害者、高齢者を除く) に

(ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)

② 車いすの人に (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)

③ 目の見えない人に (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)

④ 歩いている高齢者に (ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない)

- ⑤ シルバーカー（押し車）を使用している高齢者に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑥ 自転車に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑦ 自転車に乗りながら携帯電話やスマートホンを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑧ 歩きながら携帯電話やスマートホンを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑨ 大きな荷物を持った人やキャリーケースを持った人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑩ スーパーでの買い物などの際に、ショッピングカートを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑪ 歩きたばこをしている人に（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）

(2) ベビーカーで外出をしている際に、以下のような経験がありますか。あてはまるところに○をつけてください。積雪地域にお住まいの方は非積雪時のことについて教えてください。

- ① ベビーカーで入れないお店が（ ある 断られたそうになったことがある ない ）
- ② 駐車場で子どもを乗せたりおろしたりするときや、ベビーカーの積み下ろしのときに「早くして」と
（ いわれたことがある いわれそうになったことがある ない ）
- ③ 電車やバスから乗り降りする際に「早くして」など
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ④ 電車やバスの車内で「ベビーカーをたたみなさい」などと
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑤ エレベータを待っているときに、
（ 譲ってもらえないことがある 譲ってもらえそうになったことがある ない ）
- ⑥ ベビーカーでエレベータの面積を多くとることについて（ 肩身が狭い 特に感じない ）
- ⑦ エレベータのなかで「ベビーカーをたたみなさい」など
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑧ ベビーカーの前を横切られて（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑨ 周りに迷惑がかかるのではないかと感じ、泣いたりしないように必要以上に子どもに
（ 厳しくしたことがある 厳しくしそうになったことがある ない ）
- ⑩ その他、あなたが困っているまたは大変であると感じる体験があれば、具体的に教えてください。

(3) ベビーカーを使用して外出するときに一般の方に配慮してほしいことはありますか。あてはまるところに○をつけてください。

	非常に 配慮してほしい	やや 配慮してほしい	どちらとも いえない	あまり 必要ない	全く 必要ない
例) 多目的トイレを譲る	-----⊕-----				
エレベータを譲る	-----				
バスや電車などの乗降の手伝い	-----				
車内で席を譲る	-----				
階段の昇降の手伝い	-----				

	非常に 配慮してほしい	やや 配慮してほしい	どちらとも いえない	あまり 必要ない	全く 必要ない
階段での昇降の際に荷物をもつ	_____	_____	_____	_____	_____
開き戸を開けて待つ	_____	_____	_____	_____	_____
狭い道を譲る	_____	_____	_____	_____	_____
ベビーカーの近くを通るときは、車や自転車のスピードをゆるめる	_____	_____	_____	_____	_____
路上駐車、放置自転車をしない	_____	_____	_____	_____	_____

(4) ベビーカーを使用して外出するとき一般の方に対して**あなた自身が配慮している**ことはありますか。
あてはまるところに○をつけてください。

	非常に 配慮している	やや 配慮している	どちらとも いえない	あまり 考えていない	全く 考えない
公共交通機関をできるだけ使わない	_____	_____	_____	_____	_____
電車やバスが混雑する時間を避ける	_____	_____	_____	_____	_____
混雑したエレベータに乗らない	_____	_____	_____	_____	_____
子どもがぐずったときにすぐに降りられるように各駅停車に乗車する	_____	_____	_____	_____	_____
電車などで子どもがぐずったらデッキに出る	_____	_____	_____	_____	_____
電車やバスの車内ではベビーカーをたたむ	_____	_____	_____	_____	_____
座席が空いていてもベビーカーがあるので座らず、入口付近に立つ	_____	_____	_____	_____	_____
エレベータ内でベビーカーをたたむ	_____	_____	_____	_____	_____
ベビーカーの近くを車や自転車が通るときは通り過ぎるまで止まって待つ	_____	_____	_____	_____	_____
狭い歩道ですれ違いの際はよける	_____	_____	_____	_____	_____
子どもがぐずったり泣いたりしないようにおもちゃやお菓子など用意している	_____	_____	_____	_____	_____
店舗内の通路が狭いときは広い場所にベビーカーを置いてから入る	_____	_____	_____	_____	_____
駐車場では子どもを乗せたりおろしたり、ベビーカーの乗せおろして時間がかかるので、なるべく混雑していないところに車を停める	_____	_____	_____	_____	_____
混雑している時間に店舗での買い物を控える	_____	_____	_____	_____	_____

4. 外出時にお子さんと歩いて外出している方（抱っこやおんぶされているのではなく、お子さんが自分で歩いている方のみ回答してください。）にお尋ねします。

お子さんと歩いて外出することについて教えてください。お子さんと歩いて外出されない方は、問5へ進んでください。

(1) 外出をしている際に、以下の方にぶつかったりぶつかりそうになった経験がありますか。

- ① 通行人（障害者、高齢者を除く）に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ② 車いすの人に （ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ③ 目の見えない人に （ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ④ 歩いている高齢者に （ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑤ シルバーカー（押し車）を使用している高齢者に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑥ 自転車に （ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑦ 自転車に乗りながら携帯電話やスマートホンを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑧ 歩きながら携帯電話やスマートホンを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑨ 大きな荷物を持った人やキャリーケースを持った人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑩ スーパーでの買い物などの際に、ショッピングカートを使用している人に
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑪ 歩きたばこをしている人に （ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）

(2) 子どもと外出をしている際に、以下のような経験がありますか。あてはまるところに○をつけてください。
積雪地域にお住まいの方は非積雪時のことについて教えてください。

- ① 子どもの顔の高さにあるお店の看板に子どもが
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ② 子どもの顔の高さにある電柱からの突起物に子どもが
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ③ 子どもの顔の高さにある電柱にくくりつけられたポスターや広告に子どもが
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ④ 自動ドアが開かなかったために子どもが自動ドアに
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑤ ドアや窓に子どもが手を（ はさんだことがある はさみそうになったことがある ない ）
- ⑥ 炎天下にマンホールやガードレールなどの鉄製品に子どもが触れて
（ やけどをしたことがある やけどしそうになったことがある ない ）
- ⑦ エスカレータに子どもの手や足、指など
（ 巻き込まれたことがある 巻き込まれそうになったことがある ない ）
- ⑧ 駐車場で子どもを乗せたりおろしたりするときに「早くして」などと
（ いわれたことがある いわれそうになったことがある ない ）

- ⑨ 電車やバスの車内で（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑩ 電車やバスから乗り降りする際に「早くして」などと
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑪ 道路や施設内を子どもと手をつないで歩いていたら
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑫ 子どもと階段をゆっくり上り下りしていたら
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑬ 階段ですれちがいざまに他人に
（ ぶつかられたことがある ぶつかられそうになったことがある ない ）
- ⑭ エスカレータに乗り降りの、子どもがいるのでゆっくりしていたら
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑮ エレベータのなかで、「うるさい」「じっとしていなさい」などと
（ 邪魔にされることがある 邪魔にされそうになったことがある ない ）
- ⑯ 子どもと一緒に歩いていると目の前を横切られて
（ ぶつかったことがある ぶつかりそうになったことがある ない ）
- ⑰ 周りに迷惑がかかるのではないかと感じ、必要以上に子どもに
（ 厳しくしたことがある 厳しくしそうになったことがある ない ）
- ⑱ その他、あなたが困っているまたは大変であると感じる体験があれば、具体的に教えてください。

(3) 子どもと歩いて外出するとき一般の方に配慮してほしいことはありますか。あてはまるところに○をつけてください。

	非常に 配慮してほしい	やや 配慮してほしい	どちらとも いえない	あまり 必要ない	全く 必要ない
エレベータを譲る	_____	_____	_____	_____	_____
エスカレータの乗り降りの際にゆっくりしていても 急かさない	_____	_____	_____	_____	_____
バスや電車などの乗降の手伝い	_____	_____	_____	_____	_____
車内で席を譲る	_____	_____	_____	_____	_____
階段の昇降を急かさない	_____	_____	_____	_____	_____
階段の昇降の際、荷物をもつ	_____	_____	_____	_____	_____
開き戸を開けて待つ	_____	_____	_____	_____	_____
狭い道を譲る	_____	_____	_____	_____	_____
子どもの近くを通るときは、車や自転車のスピードを ゆるめる	_____	_____	_____	_____	_____
路上駐車、放置自転車をしない	_____	_____	_____	_____	_____
子どもと並んで歩いても邪魔にしない	_____	_____	_____	_____	_____
トイレに時間がかかっても急かさないでほしい	_____	_____	_____	_____	_____

(4) 子どもと歩いて外出するとき一般の方に対してあなた自身が配慮していることはありますか。あてはまるところに○をつけてください。

	非常に 配慮している	やや 配慮している	どちらとも いえない	あまり 考えていない	全く 考えない
電車やバスの車内で座席に座るときは子どもを膝にのせる	----- ----- ----- -----				
混雑時にエスカレータを利用しない	----- ----- ----- -----				
階段の昇降の際は階段の端を歩く	----- ----- ----- -----				
歩くスピードがゆっくりなので、人が来たらよける	----- ----- ----- -----				
子どもの近くを車や自転車が通るときは通り過ぎるまで止まって待つ	----- ----- ----- -----				
混雑している場所では子どもを歩かせず、抱っこするなどする	----- ----- ----- -----				
多目的トイレが混雑していたら先に譲る	----- ----- ----- -----				

5. 子どもと外出するときにあったら便利であると思うものがありますか?あてはまるものすべてに○をつけてください。

	非常に 便利である	やや 便利である	どちらとも いえない	あまり 必要ない	全く 必要ない
建物に近い場所に設置されていて、乳幼児連れが専用で利用できる駐車スペースがある	----- ----- ----- -----				
男性トイレへのオムツ交換台がある	----- ----- ----- -----				
男性が利用できる授乳室がある	----- ----- ----- -----				
施設や店舗でのカートやベビーカーの貸し出しサービス	----- ----- ----- -----				
ベビーカー置き場の設置	----- ----- ----- -----				
子どもの目の高さにあるワゴンや棚の角にけが防止用のクッションがしてある	----- ----- ----- -----				
子どもの目の高さに商品を掛けてあるフックや棒にけが防止用のクッションがしてある	----- ----- ----- -----				
子どもの目の高さ看板やポップなどの広告にけが防止用のクッションがしてある	----- ----- ----- -----				
駐車場までのポーターサービスがある	----- ----- ----- -----				
子ども連れ優先のレジがある	----- ----- ----- -----				
ベビーカーを折りたたまずに使用できる場所であることを示す、下記のようなベビーカー優先マークの表示がある	----- ----- ----- -----				



ご協力ありがとうございました

謝 辞

本研究にあたり、終始懇切なるご指導とご鞭撻を賜りました水野智美先生に心より感謝申し上げます。私が博士論文をまとめることができたのは、考え込み立ち止まるばかりで進めなかった私に、水野先生が優しく手を差し伸べ、その手を最後まで離さずにいてくださったからに他なりません。本当にありがとうございました。徳田克己先生には、まず、研究者として未熟であり、研究業績の少ない私に研究室への門戸を開いてくださったことに感謝申し上げます。進学後は研究について、研究者としての在り方について熱心にご指導いただきました。川口孝泰先生には、人間工学の高い知見から貴重な数々のご指導いただきました。長野博一先生には、工学および建築学、まちづくりに関する高い知見に加え、行政の視点から有益なご助言をいただきました。先生方からいただいたご指導・ご助言により、本論文を完成させることができました。心より感謝申し上げます。

データ集計について貴重なアドバイスをいただきました高崎経済大学 松井洋子先生、福祉行政の専門家としてアドバイスをいただきました群馬医療福祉大学 浅野康夫先生に感謝申し上げます。

フィールドワーク調査にご協力いただきました深澤恵美子さん、川邊菜摘さん、本研究の調査にご協力いただきました保育士の方々、保護者の方々など、多くの方々にご協力をいただき深く感謝しております。

また、本論文の執筆にあたり、生活支援学研究室の関係者の皆様には多くのご協力とご支援をいただきました。富山大学 西館有沙先生、東京未来大学 西村実穂先生、東海大学 吉岡尚美先生、目白大学 安心院朗子先生、筑波大学 小野聡子先生、淑徳大学 仲本美央先生、さぬき福祉専門学校 阿部忍先生、浜松医科大学 坪見利香先生、東京学芸大学 吉田伊津美先生、和洋女子大学 島田由紀子先生、筑波大学大学院 枝野裕子さん、東京家政学院大学 和田美香先生、子ども支援研究所 大越和美さん、皆様の温かく優しいご支援を受け、論文を完成させることができました。本当にありがとうございました。これからもよろしくお願い申し上げます。

本論文を執筆するにあたり、多くの方々にご支援をいただきましたことを改めて感謝申し上げます。皆様のお力添えを頂き、博士論文を完成することができたことは本当に幸せだと感じております。

最後になりましたが、いつも心の支えになってくれた両親に心より感謝します。そして、博士課程に進学することを含め、ありとあらゆる面でいつも私を温かく見守り続けてくれた夫に心よりの深い感謝の意を表して謝辞といたします。

2017年3月

八幡眞由美