

【 7 】マイカーの使用状況など

(7 - 1) 園児の通園の交通手段・通園手段についての園の方針等 (A群 : 保育園・幼稚園の先生への質問)

質問 (保育園・幼稚園の先生へ) 園児の通園の交通手段はどのような状況ですか。
 徒歩で約 () 割 自転車で約 () 割 園バスで約 () 割
 マイカーで約 () 割 電車やバスで約 () 割
 通園の手段について、園としての方針や指導はありますか。

...歩いて通園する園児は1～2割しかない...

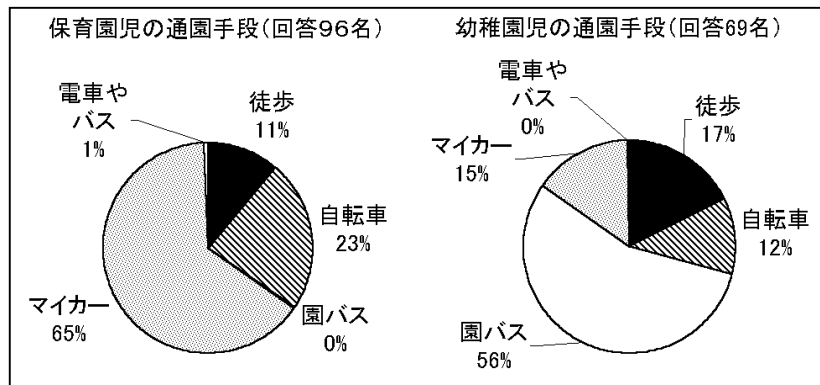
園児の通園手段は、保育園のほうがマイカー利用が圧倒的に多い。これは保育園の大半に園バスがないうえ、保護者の多くが子どもを園に預けた後仕事に向かうためだろう。幼稚園は園バスが主である。驚くのは、どちらも徒歩通園が1～2割しかないことである。

通園手段についての園の方針や指導は、回答者の半数が「徒歩通園を指導」していると答えている。その理由として、歩く力や体力を養う、親子のふれあいの時間や季節を感じる機会を持つなどのほか、駐車スペースがなく近隣に迷惑になる、というものも多くあっ

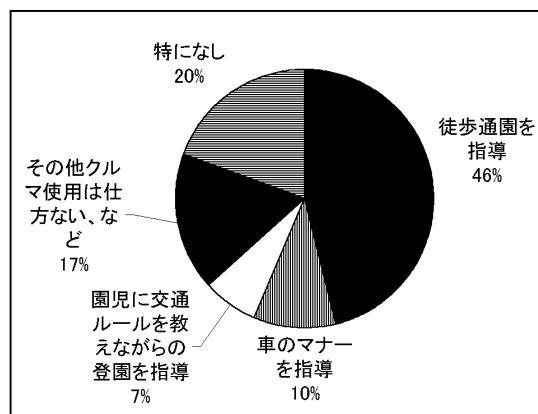
た。しかし、現実には指導通りにはいかないようで、「保護者の理解や協力が不十分」(幼稚園)という記述も見られた。子どもの体力とくに脚力の低下や忍耐力低下を懸念する声は多い (p 4 2 ~ 4 5、p 6 2) が、こうした通園の現実も一因となっていることだろう。

また、「本当は徒歩通園を望むが、交通安全を考えるとクルマや園バスの方が安全ではないか」という意見もあった。親子で歩いて通うこともためられるほど道路にクルマの危険が多いというのも、現実の一面といえるかもしれない。

(図 7 - 1 - A) 保育園児・幼稚園児の通園手段 (A群 : 保育園・幼稚園の先生の回答)
 全回答者のうち、保育園か幼稚園が明確に記載されている165名の回答を集計



(図 7 - 1 - B) 通園手段についての園の方針や指導
 (回答者 : A群 207 名中 82 名)



質問

貴校の教職員の通勤手段についておよその割合をお伺いします。

徒歩で約 () 割

自転車で約 () 割

オートバイで約 () 割

マイカーで約 () 割

電車やバスで約 () 割

通勤手段等について、学校としての指導や方針はありますか。あればお書き下さい。

... 小学校教職員はマイカー通勤が 6 割 ...

小学校教職員の通勤手段はマイカー通勤が最も多く、6割を超えていた。2番目は電車とバス利用だった。

通勤手段についての指導や方針に対する回答率は3割弱で、そのうち半数以上はクルマを禁止かそれに近い指導、というものだった。

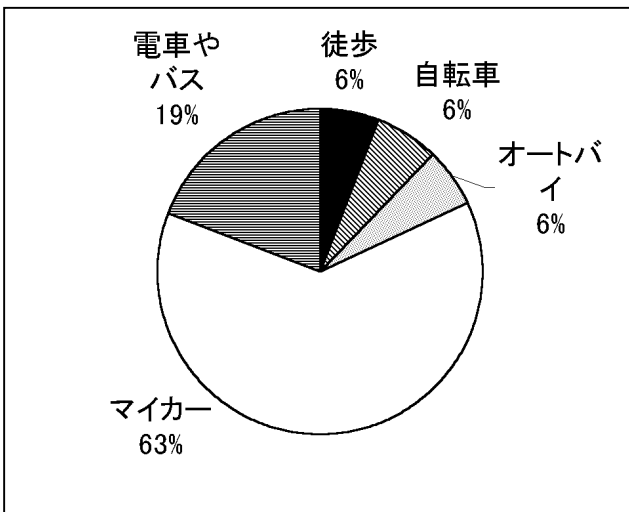
東京都などの自治体では教職員の通勤手段について、マイカー制限(禁止や自粛要請など)をしているところも少なくない。しかしそれを遵守していない、あるいは遵守できない教職員が多いのが現状のようである。時間的・地理的な理由で自動車が必要品であるという

意見が少なくなく、「バスが1時間に1本で不便。車を使うならタクシー券を出すなどしてほしい」「保育や体の事情も考慮してもらえない」など、不満の声も記されていた。

一方、「4月は駐車場割り当てでもめる。恥かしい」という意見もあり、かならずしも必要に迫られて使う人ばかりではないようにも感じられる。職場の6割がマイカー使用という例は、他の職種に比べて多くはないだろうか。

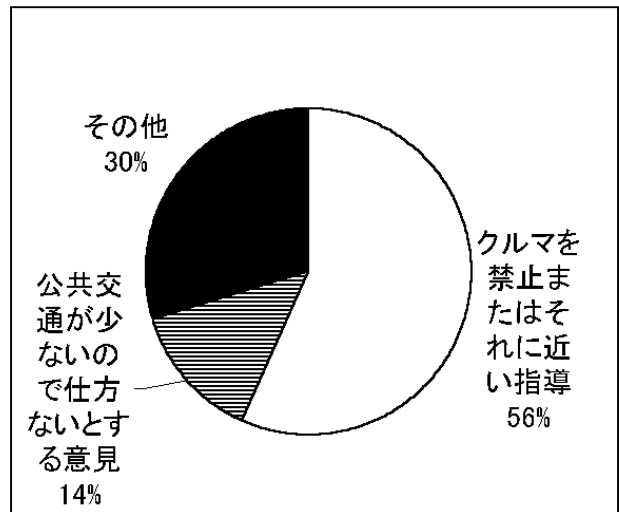
(図 7 - 2 A) 小学校教職員の通勤手段

(B 群 : 小学校の先生の回答)



(図 7 - 2 - B) 教職員の通勤手段について

の指導や方針 (回答者 : B 群 133 名中 37 名)



(7 - 3) 保護者のマイカー使用状況 (C 群 : 一般保護者・ C' 群 : 心身ハンディ児保護者等への質問)

質問

普段の生活でお子さんの移動のためにマイカーを使いますか。(と回数)
 1: 1日に()回くらい 2: 週に()回くらい 3: 月に()回くらい
 4: ほとんど使わない 5: クルマを持っていない

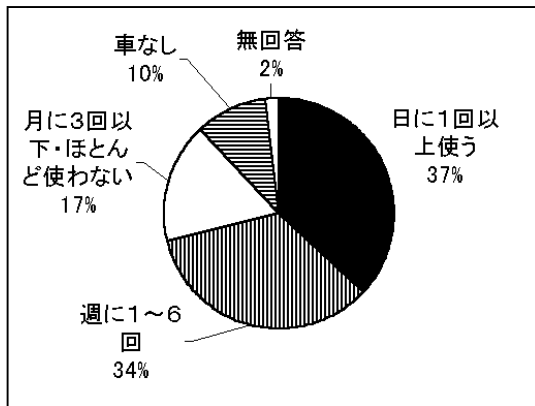
... 保護者でマイカーを毎日使う人は4割弱 ...

保護者のマイカーの使用頻度(子どものための)は、1日1回以上が4割弱、週に1~6回が約3割であつ

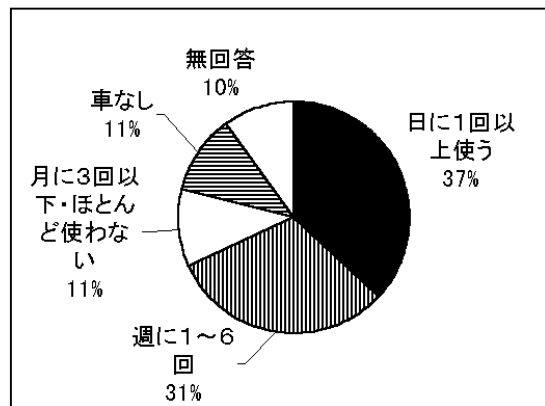
た。一般保護者も心身ハンディ児の保護者等もほとんど差はなかった。

(図 7 - 3) 保護者のマイカー使用状況

C : 一般保護者の回答



C' : 心身ハンディ児の保護者等の回答



(7 - 3 - 補) 人口密度別に見る保護者のマイカー使用状況 (C 群 : 一般保護者への質問より)

... 人口密度によるマイカー利用率の差は歴然 ...

一般保護者の回答のうち、人口密度が 6000 人 / k² 以上の都市の住人と 1000 人 / k² 以下の地域の住人の回答を比較してみると、マイカー利用率に大きな差があった。人口密度の高い群ではマイカーを毎日使う人は1割に満たず、月3回以下かほとんど使わないという人は3割、クルマを持たない人も3割近い。一方、

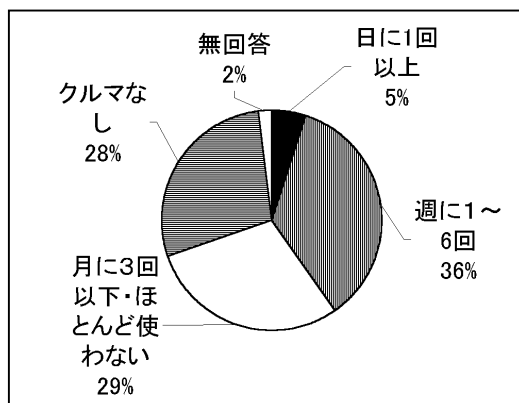
人口密度の低い群では、マイカーを毎日使う人が6割にのぼり、週1~6回使用の人も合わせると9割に近い。クルマを持たない人は1名のみだった。

この違いは、公共交通網の発達状況によることは明らかだろう。交通不便地域ではどこへ行くにも自ら運転しなければならない状況にある。

(図 7 - 3 - 補) 人口密度別に見るマイカーの使用状況 (一般保護者の回答より)

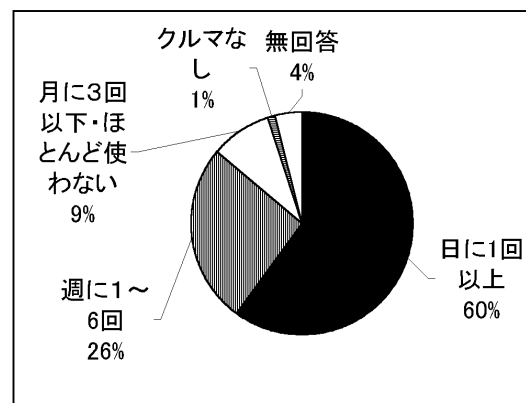
人口密度 6000 人 / k² 以上の都市の住民 9 2 人

(東京都内・大阪市・市川市・横浜市・名古屋市・草加市・尼崎市など)



人口密度 1000 人 / k² 以下の地方の住民 1 2 8 人

(高知県香美郡・つくば市・山形市・鳥取県気高郡・鳥取市・三重県安芸郡・松阪市など)



(7 - 4) 保護者のマイカー使用目的・理由 (C 群 : 一般保護者・ C ' 群 : 心身ハンディ児保護者等への質問)

質問 マイカーを使う場合、使用の目的はなんですか。(いくつでも を)
 1: 通園・通学 2: 塾やクラブに行く 3: 友達のうちに行く 4: 買い物に行く 5: その他
 マイカーを使う方の場合、使う理由はどんなことですか。(いくつでも を)
 1: 公共の乗り物がなく、自転車や徒歩では遠い 2: 自転車や徒歩で行けないことはないがクルマの方が早い
 3: 子どもがせがむ 4: 自転車や徒歩で行けないことはないが交通事故の危険が多い
 5: ついでにあちこち寄って行く必要がある 6: その他

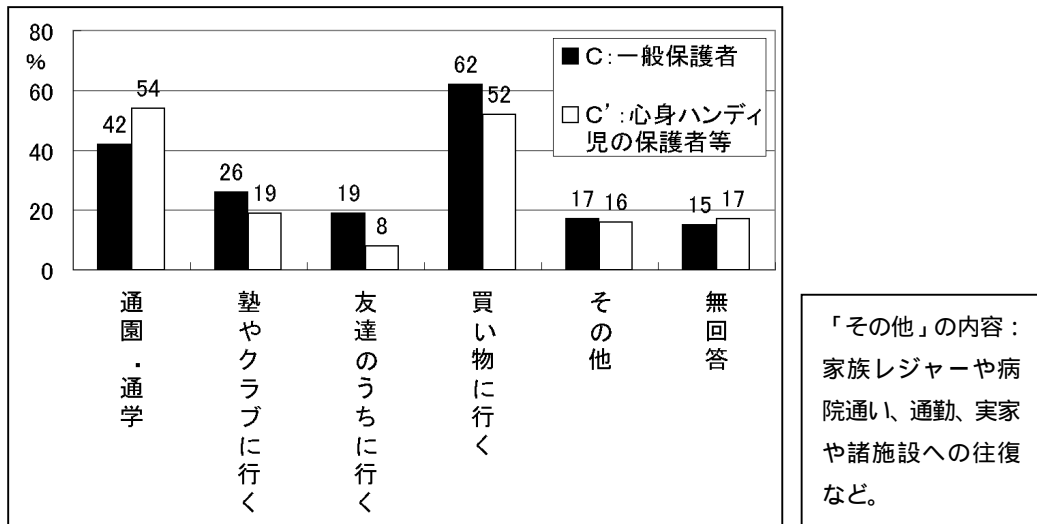
... 保護者のマイカー利用は買い物や通園・通学が多い ...

マイカー利用の目的 (回答は複数選択式) は、一般保護者の場合は「買い物」が最も多く、次は「通園・通学」である。心身ハンディ児の保護者等の場合は、「通園・通学」が一般保護者の場合より多かった。

マイカーを使う理由は、両群とも、「公共の乗り物がない」、「自転車や徒歩で行けないことはないがマイカーの方が早い」、「ついでにあちこちに寄っていく」などが多かった。

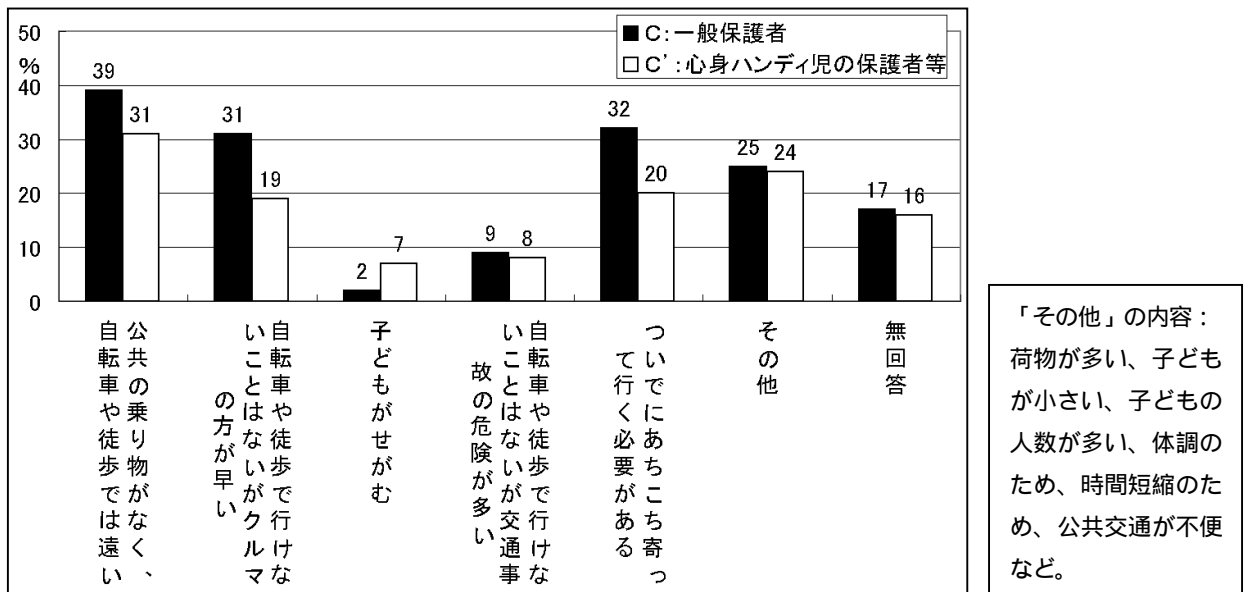
(図 7 - 4 - A) 保護者がマイカーを使う目的 (C 群・ C ' 群の回答)

回答は複数選択式、数字は選択した人の割合



(図 7 - 4 - B) 保護者がマイカーを使う理由 (C 群・ C ' 群の回答)

回答は複数選択式、数字は選択した人の割合



(7 - 5) マイカーを使わない理由 (C 群 : 一般保護者・ C ' 群 : 心身ハンディ児保護者等への質問)

質問 マイカーを使わない方の場合、使わない理由はどんなことですか。(いくつでも を)
 1:車を持っていない 2:公共の乗り物がある 3:自転車や徒歩で行ける 4:子どもの心身の鍛練のために
 5:環境に配慮して乗らないようにしている 6:事故を起こす(遭う)のが怖い 7:その他

... 信念を持ってマイカーを使わない人は少数派... ? ...

マイカーを使わない人が「使わない」理由(回答は複数選択式)は、「自転車や徒歩で行ける」が7割以上で最も多かった。「公共の乗り物がある」「車を持っていない」には4割弱の人が丸をつけている。

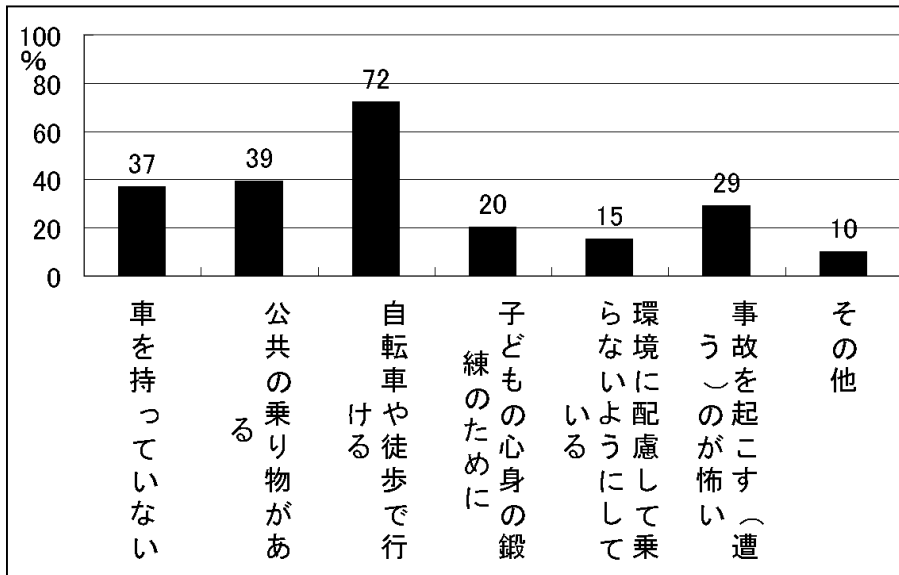
気持ちの面での理由としては「事故を起こす(あう)のが怖い」という人が約3割いるが、子どもの心身の

鍛練や環境への配慮を理由に挙げた人は2割以下だった。体力低下、大気汚染や地球温暖化などが深刻な社会問題として以前から問われているが、クルマを使うことのデメリットあるいは使わないことのメリットを積極的に意識して生活している人は、多いとはいえないがたいようだ。

(図 7 - 5) 保護者がマイカーを使わない理由 (C 群・ C ' 群の回答)

回答数は C (一般保護者) 147名、C' (心身ハンディ児の保護者等) 19名、計166名。

回答は複数選択式。数字は回答者166名のうち選択した人の割合。



「その他」の内容：
 免許がない、自分の健康のため、クルマは不経済、駐車場が不便、死に直結する危険がある、など。

質問 子どもだけで電車やバスに乗って出かけたことがありますか。(あてはまるものに を)
1:ある ()をつかった 2:ない

... 子どもだけでの公共交通利用は 15% ...

小学生に子どもだけで電車やバスに乗る体験を聞いたところ、「ある」と答えた子は67名(15%)だった。使用した公共交通機関はバスより電車が多かった。

使用した公共交通機関(記入のあったもの)

電車	23人	自転車と電車	1人
バス	11人	汽車	1人
電車とバス	9人		



【7】の回答に関連して(会の所感)

公共交通網拡充には国の支援や市民の協力も必要

マイカーは、天候や荷物の量、子どもの年齢や人数等にもほとんど左右されることなく、いつでも気ままに移動できるドア・ツー・ドアの利便性が大きな魅力であることが、回答からも読みとれます。だからこそ、ここまで普及したのでしょう。加えて、人口の少ない地方部ほど公共交通網の便がよくないため、マイカーに頼らざるを得ない状況にあることが、p48のグラフに明確に現れています。マイカー利用者増加 公共交通網の利用者さらに減少 運行本数削減 利用者さらに減少、という悪循環は各地で起きています。

しかし、公共交通網が減った所では、中・高・大学生や高齢者の移動が制約され、母親が朝夕の送迎などに追われて働きに出ることもままならないとか、高齢者が家にこもりがちになって心身が弱りやすい、自動車がないと仕事にもつけない、などという話もよく聞きます。外食するにもクルマが必要なため、飲酒運転にもいきおい甘くなりやすいという弊害もあります。

公共交通網はマイカーを使えない(使わない)人々や使えないときのために、また、環境対策や地域活性化の面でも、存在意義は大きいものです。しかし利用者が少なければ、事業者の努力だけでは縮小や衰退を防ぐことは困難です。地域に合わせた交通機関の検討とともに、国や自治体による振興支援策、そして、市民の前向きな理解と協力も、大事な課題といえるでしょう。



東京都三鷹市のコミュニティゾーン。
クルマがスピードを出しにくいよう、
ハンプ（道路を一部軽く隆起させたもの）や障害物を設けたりなどして、
歩行者の安全を優先させている。



オランダのハウテンは交通安全実験都市。
歩行者・自転車の専用道路が縦横に走っている。



クルマの増加に押されて各地で姿を消した路面電車だが
近年、欧州同様の低床車の導入や路線拡大を構想する地域が増えている。
日本初のLRT（新型路面電車）低床車。熊本市。