

研究助成実施報告書

助成実施年度	2022 年度
研究課題（タイトル）	東京大都市圏における母親の生活行動からみた子育てと仕事の両立可能要因
研究者名※	佐藤 将
所属組織※	東京外国語大学 アジア・アフリカ言語文化研究所 研究機関研究員 (金沢星稜大学 経済学部 講師)
研究種別	研究助成
研究分野	都市政策、都市経済
助成金額	100 万円
発表論文等	

※研究者名、所属組織は申請当時の名称となります。

() は、報告書提出時所属先。

大林財団 2022 年度研究助成実施報告書

所属機関名 金沢星稜大学
申請者氏名 佐藤 将

研究課題	東京大都市圏における母親の生活行動からみた子育てと仕事の両立可能要因
<p>(概要) ※最大 10 行まで</p> <p>これまでの母親の保育送迎を含んだ通勤行動の検証からは、子どもの有無が判断できないため、子育て世帯に絞った送迎・通勤行動の実態解明は難しかった。そこで本研究では子育て世帯であるか否かが判断可能な「東京都市圏 ACT」データおよびアンケート調査を用いて、コロナ前後における子育てと仕事の両立実現者の日常的な生活行動の特徴について保育送迎を含んだ母親の通勤行動から明らかにする。コロナ前の調査から東京都区部に居住する子育て中の母親の保育送迎を伴う通勤行動は勤務先が都心 3 区や新宿をはじめとしたオフィス街であり、通勤距離も長くなっている傾向にあった。それに併せてフルタイム就業者自体も多くなっている傾向が明らかとなった。コロナ後においてはアンケート調査を行い、特に夫婦間での保育送迎の分担状況について調査を行った。その結果、多くの母親がお見送り・お迎えともに自分自身で行っており、依然として母親の負担が大きいことが明らかとなった。</p>	

1. 研究の目的	(注) 必要なページ数をご使用ください。
<p>夫婦で共働きをしながらフルタイム就業する際の課題として、宮澤 (1998) が東京都中野区を対象にして行った時間地理学的シミュレーション手法を用いた手法においても、新宿をはじめとした近隣地域への通勤が可能でも、神田のような交通機関を一定時間利用する通勤先では両立者が減少する点を指摘しているように、子どもの保育所への送迎を含んだ通勤行動において制約が生じていることから、子育てと仕事の両立を困難にしていた。</p> <p>しかし 2015 年に施行された子ども・子育て支援新制度によって、こうした通勤行動の制約条件が変化することが考えられる。その理由としては小規模保育園の設置が認められたことで、認可保育園の数が増加しているためである。ただしその一方で、母親の子育てと仕事の両立化に対して効果を与えられているのかは明らかにされておらず、生活行動面においてどのような影響を与えているのかを検証する必要がある。</p> <p>他方で、これまでの母親の保育所への送迎を含んだ通勤行動を分析した研究事例として、1 つは辰巳ほか (2012) が、乳幼児を持つ女性を対象に交通行動特性について分析を行い、他の女性と比較して乳幼児を持つ女性は乗用車の利用が多いことを明らかにしている。ただし、この研究では共働きの子育て世帯を視野に入れた研究ではない。子育て世帯を対象を絞った研究事例である佐藤・後藤 (2019) は 2008 年のパーソントリップ調査データを基にした人と流れデータを用いて、子育て世帯の保育所送迎を含めた日常的な通勤行動の特徴を検証することで、利用者側の</p>	

視点からみた保育需要のミスマッチの検証を試みた。その結果、保育所利用世帯が高集積地では送迎先・通勤先ともに自転車利用をメインとした狭い生活行動圏であった点、子育て世帯の居住に安価な条件がある点を踏まえ、日常的生活行動面から子育てと仕事の両立可能な世帯が限られたフルタイム勤務者に限定される点が浮き彫りとなり、このことが保育需要の不一致に影響を及ぼしていることを明らかにしている。

しかし、このデータからは子どもの有無が判断できないため、子育て世帯に絞った上で保育所への送迎および通勤行動の実態を把握するのは難しかったが、2018年のパーソントリップを基に加工された「東京都市圏 ACT」データが登場したことで、子育て世帯をある程度特定できるようになった。その要因として、このデータは10歳未満の子どもの有無が確認可能なためである。この点を活かすことで、子育て世帯の日常的生活行動を垣間見ることが可能となる。

以上を踏まえて、本研究では佐藤・後藤（2019）が2008年パーソントリップ調査データを用いて明らかにした子育て世帯の生活行動に関する研究手法を援用して、コロナ前においては「東京都市圏 ACT」データを用いて、コロナ後においては独自でデータを入手する必要性から、アンケート調査を行い、子育てと仕事の両立実現者の日常的生活行動の特徴について保育送迎を含んだ母親の通勤行動から明らかにする。

2. 研究の経過

（注）必要なページ数をご使用ください。

(1)-1 コロナ前の調査で用いる「東京都市圏 ACT」データの概要

まずはコロナ前の調査で用いる「東京都市圏 ACT」データの調査対象者について説明する。この調査の対象地域は東京都区部である。個人属性については10歳未満の子どものいる女性就業者とし、年齢層は20～44歳とした。世帯人員は3人以上いる世帯とし、続柄については夫がいることが判断できる世帯主以外に絞った。次に保育所への送迎を行っている母親を抽出するために、以下の時間に関する制約条件を設定した。まず保育所への到着時間であるが、2021年の社会福祉施設等調査によると、東京都の保育所は3523箇所ある中で6時59分以前から開所している施設数は7箇所と、ごく僅かである。一方で7時～8時までの間に開く施設数は3510箇所と、そのほとんどが7時以降に開所する。他方で最終登園時間が9時半まである保育所がある点を考慮し、朝の見送り時の送迎先の到着時刻が7時～9時半までの人を対象とした。見送りに加えて、夕方以降にお迎えをする人については、20時～20時半までの間に閉所する施設数が1072箇所、それ以降に閉所する施設数が51箇所と急激に減る点を踏まえて、20時半までに到着した人を対象とした。勤務先の時間制約については、10時までに勤務先に到着し、それに加えて勤務先から出発時間が16時以降に出発する人を対象とした。以上のように、送迎および通勤行動の時間の制約を設定して可能な限りの利用者と想定される人の抽出を行った。

(1)-2 コロナ後の調査で用いるアンケート調査データの概要

次にコロナ後の調査で用いるアンケート調査データについて説明する。QiQUMOのセルフアンケートツールを用いてWebアンケート調査を実施し、500人の回答を得た。こちらの調査の対象地域は範囲を広げて茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、1都4県に在住の20～30代の母親である。このうち①夫婦と子どもから成る世帯に属し、②子どもが1人以上いて、③最年少の子どもが5歳未満であり、④育休中の就業者を除いたフルタイムないしはパートタイムの仕事に従事している者、⑤保育送迎を行っている者、の5つの属性に該当する185名をまず抽出した。

(2) 移動パターンの類型化による調査対象者の選定

次に2つの調査で抽出した調査対象者のうち図1に示した移動パターンで保育所への送迎および通勤行動を行う者のみに対象を絞って分析を進めていくが、表1でそれぞれの対象者数を表したもののから、その特徴を見ていく。

まず東京都市圏ACT調査についてであるが、1番多いのがBパターンであるが、お見送り時のみ送迎を行う者が多いことがわかる。都区部という夫婦ともに通勤時間が短いことが想定されるために、送迎に関しては夫婦間での分担がしやすい環境下にあることがいえる。ついで多いのがAパターンのお見送り・お迎え両方を母親が行う行動形態である。このように自宅→保育所→勤務先と、直接向かうパターンが主流であるが、Eパターンのように勤務先から自宅に帰宅後に保育所にお迎えに行くパターンも少なからず存在することが確認できた。

次にアンケート調査について見ていくが、表1からもわかる通りAパターンが126人と1番多い。次いで多いのがBパターンの23人である。このようにコロナ後におけるアンケート調査からはお見送り・お迎え両方を行う母親が多いことがわかった。一方でその他について中身を見ていくと、見送りは夫が行い、お迎えを自身で行うパターンや在宅勤務のため自宅と保育園を往復するだけといったパターン等、勤務形態に応じて様々な送迎パターンがあることが垣間見れた。

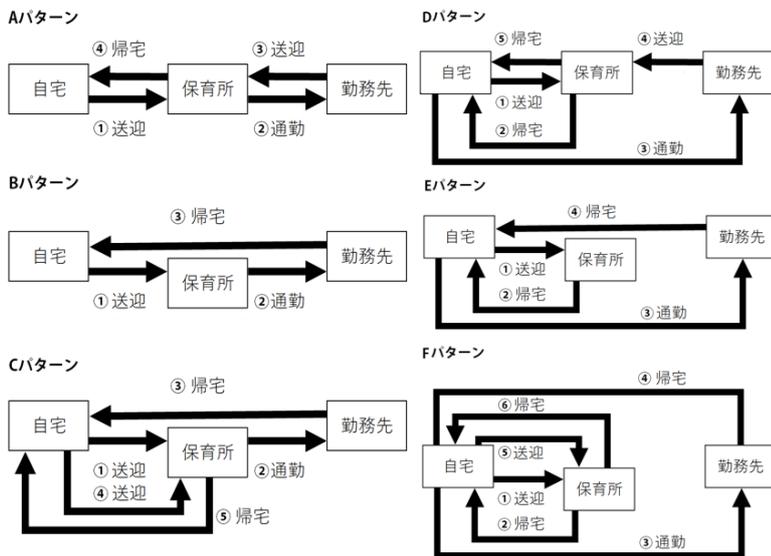


図1 自宅・保育所・勤務先間の移動パターンの類型

表1 移動パターン別の対象者数

類型	東京都市圏	
	ACT調査	アンケート調査
Aパターン	99	126
Bパターン	273	23
Cパターン	7	13
Dパターン	5	6
Eパターン	33	5
Fパターン	9	4
その他		8
総計	426	185

3. 研究の成果

(注) 必要なページ数をご使用ください。

(1)-1 東京都市圏 ACT 調査対象者の分布状況

移動パターンの類型化による調査自宅→保育所→勤務先と、直接向かうパターンの行動形態をとる人が多いことが明らかとなった。これを踏まえてAパターン・Bパターン・Eパターンの3つに対象を絞り、パーソントリップ調査で使われる小ゾーンよりも細かい詳細ゾーン別にコロプレスマップを作成の上、居住地の分布状況について検討する。

図2がパターン毎にそれぞれの居住地の分布を示したものである。どちらも都心中心部から10km圏外の周辺部に居住者が多いことがわかる。また居住エリアも大田区、杉並区、練馬区、葛飾区と特定エリアにおいて集中していた。この傾向は宮澤(1998)の調査結果とは異なる通勤行動を行っている可能性があることが考えられる結果となった。すなわち、都心3区をはじめとし

た業務機能が集中するエリアへの通勤者が増えている可能性が見出されたということである。他方で、都心中心部からほど近い10km圏内に居住が集中するエリアもAパターンでは渋谷区で、Bパターンでは豊洲を中心とした江東区で居住傾向が見られた。一方でEパターンの居住地の分布を示したのを見ていくと、分布状況はAパターン・Bパターンに類似しているが、各詳細ゾーンに対象者数が1ということと10km圏内にもいくつか分布しているということで、モザイク状に居住者が分布していた。

図3はパターン毎に居住地から勤務先までの移動ルートを直線で表したものである。大きな点で示したものが各調査対象者の居住地（正確には居住地が属する詳細ゾーンの重心点）であり、矢印の先の三角で示したのが勤務先（こちらも正確には勤務先が属する詳細ゾーンの重心点）である。都区部以外に勤務する者はごく少数にとどまっていた。一方で都内での勤務をする者、特に東京駅周辺の千代田区、中央区や新宿周辺への通勤車が多く、とりわけBパターンにおいてその傾向が顕著であった。AパターンおよびBパターンでは送迎先の到着時刻別に地図上で色分けも行っているが、Bパターンにおいて特に東京駅周辺に通勤する者の保育園への到着時間帯は8

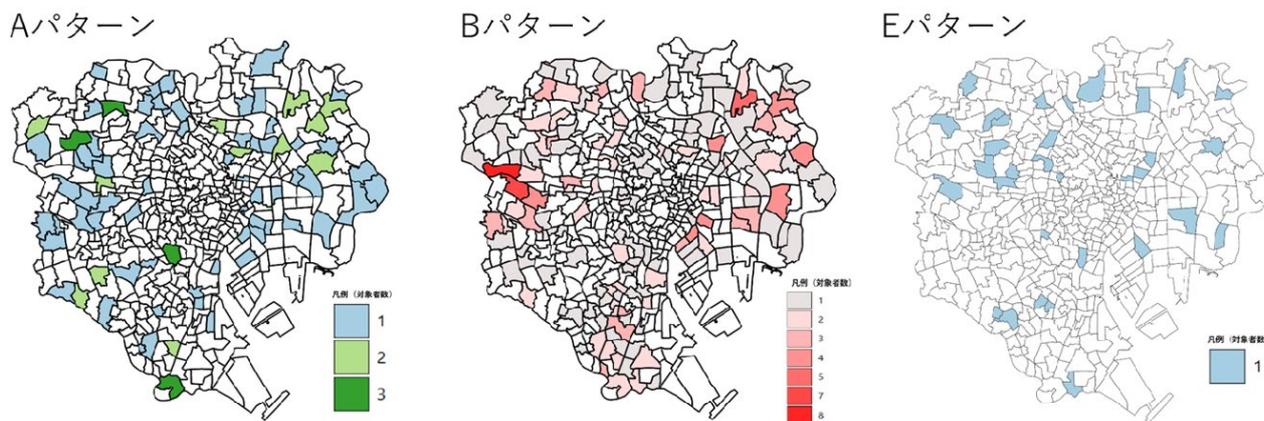


図2 パターン別の対象者の分布

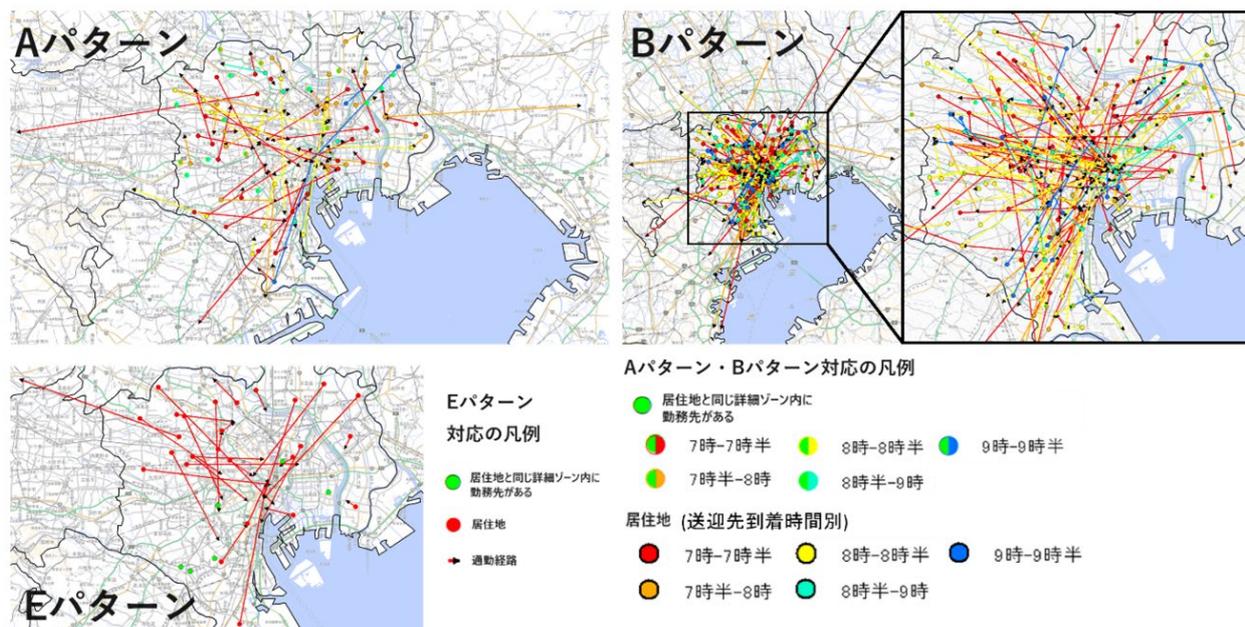


図3 パターン別の居住地と勤務先との関係

時代前半が多い傾向にあった。このことから近年における保育送迎を伴う通勤行動は自宅からほど近い勤務先ではなく、都心 3 区や新宿区を中心としたオフィス街への通勤者が多いことがわかった。

(1)-2 東京都市圏 ACT 調査対象者の送迎・通勤時間の分布状況

ここでは送迎時間・送迎を含めた通勤行動（送迎先での待機時間は除いたものを算出した）および勤務時間の平均値からフルタイム就業が行われているのかを確認していきたい。E パターンについては勤務先に向かう前に一旦自宅に帰宅していることとなる。そのため、通勤時間は自宅→勤務先で算出した。

表 2 パターン別の 1 日の行動の時間の比較

	送迎時間(分)	通勤時間(分)	勤務時間(分)
Aパターン	20.56	42.01	574.80
Bパターン	24.58	36.69	581.54
Eパターン	9.46	31.63	589.39

表 2 がパターン毎に送迎時間、通勤時間、勤務時間の平均値を表したものである。まず送迎時間であるが、E パターンが他と比較して圧倒的に短いことがわかる。対象者数が少ないため、断定できるわけではないが、自宅からの送迎先自体が近いということもあり、勤務前に自宅に戻るといった生活行動を行っていることが示唆された。一番送迎時間が長いのが B パターンであり、A パターンと比較すると、5 分弱長い。送迎時間が長い影響から、保育所への送迎の夫婦分担を行っている可能性があることが示唆された。一方で佐藤・後藤（2019）での分析結果と比較すると、A パターン・B パターンにおいて倍の時間を要するようになった。これは都区部において、第二希望以降等の保育所に通っていることで、近隣の保育所に通えていない可能性があることが示唆されたといえる。

次に通勤時間を見ていく。こちらは A パターン以外では佐藤・後藤（2019）と同様の所要時間であった。なお送迎時間とは逆に A パターンにおいて一番通勤時間が長かった。最後に勤務時間に関しては、佐藤・後藤（2019）で分析した 2008 年時点では 470 分前後であったのに対して、今回の分析ではどのパターンも 580 分前後と、勤務時間がさらに伸びている結果が示された。一方で E パターンが送迎・通勤時間が短い分、勤務時間が一番長い傾向にあった。

(2) アンケート調査からみた夫婦間での保育送迎の分担状況について

ここまで「東京都市圏 ACT」データを用いて、コロナ前における子育て中の母親の保育送迎を伴う通勤行動の分析を行ってきたが、ここではコロナ後における母親の勤務時間の状況や夫婦間での保育送迎の分担状況について、アンケート調査で得られた結果について簡単にまとめる。

表 3 コロナ後における
類型別の平均勤務時間

	勤務時間(分)
Aパターン	412.38
全体	409.99

まず表 3 で示したのが最も人数が多かった保育送迎を伴う通勤パターンの A パターンと今回のアンケート調査で調査対象者として抽出した者全体における平均の勤務時間を表したものである。「東京都市圏 ACT」データを用いて調査したコロナ前の勤務時間と比較すると、2~3 時

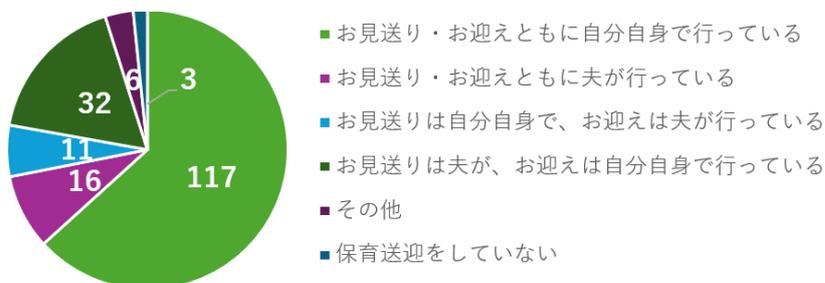


図 4 夫婦間での保育送迎の分担状況

間弱短いことがわかる。「東京都市圏 ACT」データの送迎がイコール保育園への送迎とは限らない。そのためアンケート調査の結果は保育園送迎者に絞られている分、短い傾向にあることが考えられる。また抽出したアンケート調査対象者のうち 55%程の最年少の子どもは 3 歳未満であることから、短時間労働が認められている影響で勤務時間が短い可能性が示された。

次に夫婦間での保育送迎の分担状況について調査を行った。図 4 が分担状況を整理したものである。結果を見ていくと、多くの母親がお見送り・お迎えともに自分自身で行っている者が 6 割程度と多くいることがわかる。そのため、依然として母親の負担が大きいことが明らかとなった。

4. 今後の課題

(注) 必要なページ数をご使用ください。

本研究ではコロナ前の調査は「東京都市圏 ACT」データを用いて、コロナ後についてはアンケート調査を行い、子育てと仕事の両立実現者の日常的生活行動の特徴について保育送迎を含んだ母親の通勤行動から見てきた。以下では本研究において明らかになった内容をまとめていく。まず「東京都市圏 ACT」データを用いた調査について、居住地分布はパターン問わず、集積エリアは品川区、中央区、江東区付近のエリアに立地していた。保育所送迎と通勤行動については勤務時間が以前の分析（佐藤・後藤 2019）と比較して長くなっており、勤務先の分布傾向を踏まえても、フルタイム就業者が多くなっている傾向がみえてきた。送迎時間は E パターンが圧倒的に短かった。そのため自宅に一旦帰れる距離に基づいた行動パターンがみられた。ただし送迎時間自体は以前の分析（佐藤・後藤 2019）と比較すると長くなっている。このことから都区部では第二希望以降等の保育所に通っていることで、近隣の保育所に通えていない可能性がある。コロナ後に関するアンケート調査からは保育送迎の分担状況について、依然として母親の負担が大きいことも明らかとなった。

今後の課題として、送迎時間の利用交通手段の分析結果を鑑みて、より保育送迎の実態に即して（制約条件を厳しくして）データ分析を試みる必要がある。また今回の調査ではアンケートも行ったが、日常生活で育児協力として買い物行動も視野に入れた検証内容も加えた分析を行うことを今後の研究課題としたい。

本研究課題における成果として地理情報システム学会・第 32 回学術研究発表大会（2023 年）にて「東京都区部における母親の保育送迎を含んだ通勤行動の解明」のタイトルで発表を行った。本報告書はこの学会報告を行った内容にアンケート調査を実施した分析結果の分を加えて、加筆修正をしたものである。

参考文献

- 1) 佐藤 将・後藤 寛 (2019) 「東京大都市圏における共働き子育て世帯の居住形態別にみた送迎および通勤行動」『都市計画論文集』54(3): pp. 1570-1575.
- 2) 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)』73(5): pp. 747-759.
- 3) 宮澤 仁 (1998) 「東京都中野区における保育所へのアクセス可能性に関する時空間制約の分析」『地理学評論』71A(12): pp. 859-886.