

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 6 月 7 日現在

機関番号：12102

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2010～2013

課題番号：22760382

研究課題名(和文)子育てバリアフリーの実現に向けた子連れ外出の難易度認知に関する研究

研究課題名(英文)A study on the difficulty cognition of traveling with child towards realization of child-rearing barrier-free

研究代表者

谷口 綾子(Taniguchi, Ayako)

筑波大学・システム情報系・准教授

研究者番号：80422195

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,100,000円、(間接経費) 930,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、ベビーカー連れの外出の難易度認知について移動時満足度(STS)を用いて評価するとともに、ベビーカー連れのSTSに周囲の人々の対応がどの程度関係しているのかを探索的に検証し、欧州の先進国と我が国の比較を行った。その結果、我が国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各国よりも少ないこと、ベビーカー連れの移動の認知的幸福感は、一般にSTSが低いとされる通勤目的よりもさらに低いことが示された。また、ベビーカー連れの移動時に周囲の人々から受けた支援の経験や、記述的規範の知覚が、ベビーカー連れのSTSに正の影響を与えていることが示された。

研究成果の概要(英文)：In this study, we evaluated difficulty levels of travelers with baby stroller by using Satisfaction with Travel Scale(STS), and verified the relationship between STS and their experiences to receive the assistance from those around or cognitions of descriptive social norm by cross-country comparison with Japan, U.K., France, Germany and Sweden. Results showed that experiences of Japanese to receive the assistance from those around were less than other four countries. It was also shown that STS with baby stroller was less than those of commute travel which were known as the lowest level of STS. The experiences of the assistance from those around and cognitions of descriptive social norm affected on STS with baby stroller significantly and positively.

研究分野：工学

科研費の分科・細目：土木工学・土木計画学・交通工学

キーワード：子育て バリアフリー 少子化 海外の政策 移動時満足度

1. 研究開始当初の背景

我が国の少子高齢化は急激に進んでいるが、様々な要因が複雑に絡み合う社会問題であることから、抜本的対策は困難であり、関連するであろう様々な施策が模索されている。子ども・子育て白書においても、子育てに適した居住環境の整備や、子育てバリアフリーを推進する政策が挙げられており、施設整備や交通安全教育の分野で今後の進展が期待されている。一方で、UFJ 総研が 2003 年に発表した「子育て支援策等に関する調査研究報告書」では、子供連れで外出する際に困ることとして、「困っているときに手を貸してくれる人が少ない(18.8%)」や「周囲の人が子連れを迷惑そうに見る(13.5%)」といった子連れ外出者のコメントが報告されている。すなわち、子連れ外出者の周囲の人々に対する心理的な抵抗感が、子連れでの積極的な外出を阻んでいる可能性が考えられるのである。

この子連れ外出への心理的抵抗の理由として、核家族化やテレビ・雑誌・インターネットなどマスメディアの普及、高度経済成長期以降の専業主婦化など、子育て環境がここ数十年で大きく急激に変化し、子育てに関する伝承が口承からマスメディアの商業的な情報に取って代わられつつあること、また、この環境変化に伴い、子連れで外出する時間帯や行先の許容範囲に世代間ギャップが存在することが指摘されている。

このような社会的変化は、程度の差異はあるものの先進国に共通であると考えられるが、一方で北欧の国々は我が国に比して母親にやさしく子育てしやすいとの一般的評価がある。例えば「母の日レポート 2013 (State of the World's Mothers 2013)」では、176 か国を対象にお母さんにやさしい国をランク付けした「母親指標 (Mother's Index)」が報告されており、1 位フィンランド、2 位スウェーデン、3 位ノルウェー、6 位デンマークと上位を北欧の国々が独占している一方、日本は 31 位となっている。また、OECD のレポートでは、出産休暇、育児休暇や保育、医療、各種手当など出産・育児に関わる諸政策のみならず、両親の労働環境などを含む国際比較を行い、子育て支援政策と、それに密接に関連する労働政策をも含めた定量的な差異が浮き彫りにされている。このように子育て支援についての制度的充足に関する国際比較はこれまでも行われているが、周囲の対応の認知など、より主観的で心理的な指標の比較やその規定因についての統計分析は限定的なものにとどまっているのが現状である。

ここで、子育て中の両親の主観的幸福感、主観的・心理的な子育て環境の評価指標として一定の妥当性を有していると考えられる。中でも、移動時の主観的幸福感、乳児を持つ親の社会参画に大きな影響を及ぼす可能

性があることから、本研究では移動時の主観的幸福感、満足度を計測する尺度として開発された Satisfaction for Travel Scale (STS) に着目し、欧州の先進諸国との国際比較を行うこととした。

2. 研究の目的

本研究の目的は、ベビーカー連れの外出の難易度について、移動時満足度(STS)を用いて評価するとともに、ベビーカー連れの STS に、周囲の人々の支援がどの程度関係しているのかを探索的に検証し、欧州の先進国と我が国の比較を行うことである。

3. 研究の方法

ここでは、移動時満足度とその規定因を計測する調査について詳述する。

(1) 調査対象と調査方法

調査対象国の選出にあたっては、我が国との比較対象としての妥当性を考慮することとした。まず、我が国と経済・政治状況が比較的類似していると考えられる主要欧米諸国のうち、国土が広大で自動車依存度が高い米国、カナダは除外することとした。西欧・北欧諸国においても、合計特殊出生率には差異があり、大きく二つのグループに分類されることが知られている。すなわち、スウェーデン、フランス、英国は出生率が 1.9 前後と比較的高い一方で、ドイツ、イタリアは 1.3 前後と我が国と同様に低迷している状況にある。イタリアは欧州経済危機以降、経済的・政治的に混乱している可能性が考えられるため除外し、英国、フランス、ドイツ、スウェーデンの四か国と我が国を加えた五か国の国際比較を行うこととした。なお、これらの国々の子育て支援政策については、既に様々な研究がなされている。

また、一国内でも公共交通の発達した都市部と車に依存せざるを得ない地方部では、移動環境が大きく異なると考えられるため、調査対象者はその国の首都圏(日本：東京、千葉、埼玉、神奈川、英国：Greater London、フランス：Île-de-France、ドイツ：Berlin、Brandenburg、スウェーデン：Stockholms län)に居住しているものと限定した。

さらに、先に述べたように先進国の子育て環境はここ数十年で大きく変化していることが予想され、世代間ギャップによるバイアスを低減するため 20 代、30 代、40 代の男女それぞれ 50 サンプルずつ、一か国 300 名、計 1,500 名を対象とすることとした。

調査はインターネット調査会社に依頼し、登録モニターを対象とした WEB アンケート形式にて、2012 年 12 月～2013 年 1 月にかけて実施した。

(2) 調査項目

調査項目と尺度、選択肢は表-1 に示すとおり

表-1 尺度と選択肢

ベビーカー移動時に受けた支援経験
ベビーカーに乗ったお子様を連れて移動する際、普段、周りの乗客に以下の行為をしてもらいますか/してもらいましたか？
当てはまるものを全てお答えください。(複数回答可)
乗降を手伝ってもらおう/ 乗降する順番を譲ってもらおう/
ベビーカーのために場所を空けてもらおう/ 席を譲ってもらおう/
子供をあやしてもらおう
経験ありを1, なしを0として数値化

ベビーカー移動時の STS
あなたにとって、ベビーカーに乗ったお子様を連れての移動は、どのようなものですか/でしたか？

(1) 肯定的不活性 PD(Positive Disactivation)(以下を選択肢の両端とする5段階尺度): 切迫した~穏やかな/心配した~安心した/緊張した~くつろいだ (信頼性係数 = 0.844)

(2) 肯定的活性 PA(Positive Activation)(以下を選択肢の両端とする5段階尺度): 退屈な~熱中した/だるい~わくわくした/関心のない~のめりこんだ感じの (信頼性係数 = 0.707)

(3) 認知的幸福感 CE(Cognitive Evaluation)(以下を選択肢の両端とする5段階尺度): 失敗した~うまくいった/悪い水準の~良い水準の/全然だめな~最高の (信頼性係数 = 0.783)

通勤時の STS: 普段、最も頻繁に行う移動(通勤、通学、買い物など)のうち、最も最近行った移動を思い出して、以下の質問にお答えください。その移動は、あなたにとってどのようなものでしたか? (選択肢等は、ベビーカー移動時の STS と同じ。信頼性係数は PD, PA, CE のそれぞれ 0.897, 0.770, 0.802)

記述的規範の知覚: 次の行為を周りの人々はどれくらい行っていると思いますか? (全く行わない~よく行う, を両端とする5段階尺度)

(1) 席を譲る: バスや電車内において、席を譲るべき人(お年寄り、妊婦など)に席を譲る

(2) 子供の管理: もし子供連れで移動している場合、バスや電車内において騒ぐ子供を注意する

STS と記述的規範の知覚については、選択肢の左端を1, 右端を5として数値化。

りである。調査票の言語は、各国の母国語(日本語、英語、フランス語、ドイツ語、スウェーデン語)で作成した。

まず、ベビーカー連れ STS に周囲の人々対応が及ぼす影響を把握するため「ベビーカー移動時に受けた支援経験」の有無についての設問を設けることとした(表-1)。ただし、支援を受けた経験の頻度や程度については、想起が困難であると判断し、被験者の負担を軽減するため本研究では計測していない。また、この支援を受けた経験が、バスや電車内なのか、道路や商業施設の中での経験なのかについては限定せず、一般的な形で問うた。

また、ベビーカー連れ STS には「支援経験」有無のみならず、「周囲の人は、いざとなったら子供連れ移動者を手助けしようとするだろう」あるいは「周囲の人は、席を譲ろうと考えているだろう」等、移動者自身の社会的規範の知覚の存在が影響すると考えられる。社会的規範は、一般に命令的規範(例: 子供連れ外出を手助けすることについて、あなたの周りの人々はそれを当然のことだと思いますか?)と記述的規範(例: 周りの人々は子供連れ外出の手助けをどれくらい行ってい

ると思いますか?)で構成されるとされている。本研究では、周囲の支援が最も必要とされるであろう公共交通内での行為に着目し、ベビーカー連れ STS には、公共交通内での周囲の対応をどのように知覚しているか、すなわち記述的規範が影響すると考えた。よって、WEB アンケートには、記述的規範の知覚として「席を譲る」「子供の管理」の二つの設問を設けた。

移動時満足度(STS)については、既存研究で用いられた指標を本研究においても用いることとした。STS は、「肯定的不活性」「肯定的活性」「認知的幸福感(Cognitive SWB または Cognitive Evaluation (CE))」の三つの満足度をそれぞれ三つの尺度、計九つの尺度で問うものである(表-1)。既存研究では、主観的幸福感は認知的幸福感と感情的幸福感で説明できるとされており、感情的幸福感は肯定的活性(心身が活性化した状態で感じる良い感情: Positive Activation (PA))と肯定的不活性(心身が活性化していない状態で感じる良い感情: Positive Disactivation(PD))の二つで構成されている。例えば、遊園地に行った際の感情的幸福感は「わくわく」「楽しい」等と表現され、これは身体や感情が活性化した状況をポジティブに受け止めている状態といえる。一方で、例えば休日に自宅でゆったりワインを飲む場合の感情的幸福感は「穏やかな」「くつろいだ」等と表現され、これは身体や感情が活性化して「いない」状況をポジティブに受け止めていると言えよう。よって前者を「肯定的活性」、後者「肯定的不活性」と称しているのである。

移動時満足度についても同様に、主観的な満足度である「認知的幸福感」と、感情的な満足度として「肯定的不活性」「肯定的活性」が用いられている。実際の調査票について、日本語、英語、スウェーデン語版は既往研究で作成されていたため、本研究においてもそれを使用し、フランス語、ドイツ語版は英語版を翻訳して作成した。

4. 研究成果

本研究では、サンプルのバイアスを可能な限り排除し、同一サンプル内の子連れ外出と他の目的の STS を比較するため、子供がいて、かつ「普段、最も頻繁に行う移動(通勤、通学、買い物など)のうち、最も最近行った移動」を「通勤」と答えたサンプルのみを抽出した。その結果、日本 n=52, 英国 n=59, フランス n=96, ドイツ n=89, スウェーデン n=75 の計 371 サンプルを以降の分析に用いることとした。

(1) 国別 単純集計と記述統計

図-1 は、ベビーカー移動時に周囲の人から受けた支援経験の有無について、国別に示したものである。「乗降を手伝ってもらった」

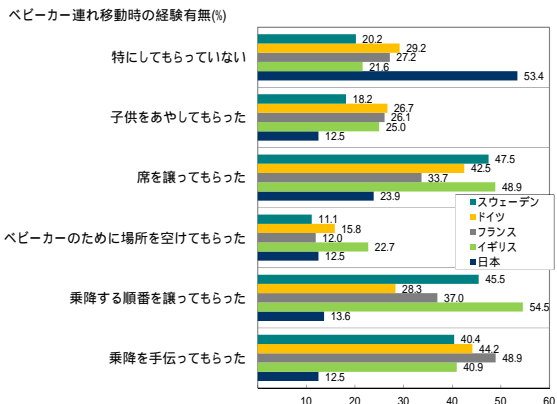


図-1 国別 ベビーカー連れ移動時に受けた支援経験

経験は、欧州各国では4~5割にのぼるが、日本では1割強に留まっている。また、「乗降する順番を譲ってもらった」「席を譲ってもらった」ことのある人は、英国とスウェーデンで5割前後と比較的高い水準となっている。「ベビーカーのために場所を開けてもらった」については、欧州各国と日本の差が比較的小さいが、欧州各国の多くの公共交通機関にベビーカースペースが設置されていることを勘案すると、欧州各国では場所を開けてもらう必要性が低い可能性も考えられる。ただし、この設問における「場所」については、車両内のベビーカー据え置きスペースだけでなく、対向歩行者がベビーカー通行に必要な幅を確保してくれること、駅舎のエレベータ内で場所を確保してくれることなども含まれており、被験者がどのように解釈

しているかは不明な部分もあるため、今後の調査に当たっては設問の文言に留意が必要であろう。「特にしてもらっていない」は、日本で5割を超えており、欧州各国の約2倍の高水準となっている。これらの結果より、日本では、ベビーカー連れの移動時に周囲の支援を受けることが相対的に少ないことが明らかになった。

次に、国別のベビーカー連れ移動時のSTSの平均値と標準偏差を表-2に示す。五か国間の一元配置分散分析と多重比較(Turkey法)を行ったところ、肯定的不活性(PD)と肯定的活性(PA)に統計的に有意な差異が示された(表-2右端、表-3)。表-3より、肯定的不活性の平均値は、ドイツ<日本<フランス<英国<スウェーデンの順に高くなっており、ドイツ<スウェーデン、日本<スウェーデン、フランス<スウェーデン、ドイツ<英国、に有意な差異が示された。肯定的活性の平均値は、フランス<スウェーデン<日本<英国<ドイツの順に高くなっており、フランス<スウェーデン、フランス<日本、フランス<英国、フランス<ドイツ、スウェーデン<ドイツ、日本<ドイツに5%水準で有意な差異が示された。

これらより、肯定的不活性については、ドイツは低く、スウェーデンが高い水準であること、肯定的活性についてはフランスが低く、ドイツが比較的高い水準であることが示された。他国と比較して、ドイツでのベビーカー連れの移動は「落ち着いた」「くつろいだ」ものではなく、「わくわくする」「楽しみな」

表-2 ベビーカー連れSTS、通勤目的STSの平均値、標準偏差と平均値の差のt検定結果、ベビーカー連れSTSの五か国間一元配置分散分析結果

国	STS	ベビーカー連れのSTS			通勤のSTS			平均値の差のt検定				五か国間の一元配置分散分析		
		M	n	SD	M	n	SD	t	df	p	df	F	p	
日本	PD	2.67	46	.75	3.02	46	.73	-2.01	45	.05	**	4	3.80	.01
	PA	3.02	46	.34	2.75	46	.59	2.70	45	.01	***	4	7.42	.00
	CE	2.89	46	.42	2.95	46	.47	-.70	45	.49		4	0.38	.82
イギリス	PD	2.96	42	1.07	3.63	42	1.06	-3.13	41	.00	***			
	PA	3.11	42	.88	3.06	42	1.02	.24	41	.81				
	CE	3.02	42	.90	3.29	42	.86	-2.00	41	.05	*			
フランス	PD	2.70	55	1.14	3.76	55	.94	-5.62	54	.00	***			
	PA	2.62	55	.78	3.07	55	.90	-3.19	54	.00	***			
	CE	2.87	55	.81	3.32	55	.89	-2.85	54	.01	***			
ドイツ	PD	2.47	68	.75	3.44	68	.79	-9.35	67	.00	***			
	PA	3.23	68	.54	3.00	68	.59	2.57	67	.01	**			
	CE	2.95	68	.59	3.40	68	.64	-5.66	67	.00	***			
スウェーデン	PD	3.06	54	.87	3.27	54	1.00	-1.93	53	.06	*			
	PA	3.01	54	.56	2.88	54	.70	1.86	53	.07	*			
	CE	2.96	54	.65	2.92	54	.65	.58	53	.56				

M: 平均値, n: サンプル数, SD: 標準偏差, t: t値, df: 自由度, p: 有意確率, F: F値

表-3 多重比較(Turkey法) 結果

			平均差	標準誤差	有意確率
PD	日	英	-.294	.196	.566
		仏	-.036	.184	1.000
		独	.201	.175	.782
	英	日	.294	.196	.566
		仏	.257	.188	.650
		独	.495	.180	.051
	仏	日	.036	.184	1.000
		英	-.257	.188	.650
		独	-.237	.167	.613
	独	日	-.201	.175	.782
		英	-.495	.180	.051
		仏	-.237	.167	.613
瑞	日	-.389	.184	.220	
	英	-.095	.189	.987	
	仏	.353	.176	.268	
	独	.590	.168	.005*	
PA	日	英	-.089	.137	.966
		仏	.404	.128	.015*
		独	-.209	.122	.431
	英	日	.089	.137	.966
		仏	.493	.131	.002*
		独	-.119	.126	.877
	仏	日	-.404	.128	.015*
		英	-.493	.131	.002*
		独	-.612	.116	.000*
	瑞	日	-.394	.123	.013*
		英	.209	.122	.431
		仏	.119	.126	.877
独	日	.209	.122	.431	
	英	.119	.126	.877	
	仏	.612	.116	.000*	
瑞	日	.218	.117	.337	
	英	-.009	.128	1.000	
	仏	-.099	.132	.944	
	独	.394	.123	.013*	
独	日	-.218	.117	.337	
	英	-.099	.132	.944	
	仏	.394	.123	.013*	
	独	-.218	.117	.337	

瑞：スウェーデン， *、平均の差は5%水準で有意

ものであること、スウェーデンでは「落ち着いた」「くつろいだ」ものであること、フランスでは「わくわくする」「楽しみな」といった感情が相対的に弱い傾向にあると言える。

(2)通勤目的のSTSとベビーカー連れSTSの比較

先に述べた国別のベビーカー連れSTSには、各国首都圏の公共交通機関のバリアフリー化の状況や、優先席の考え方(例えば、フランス国鉄は全席優先席であるが、日本は限定的である等)、ベビーカースペースの有無など様々な環境要因が影響していると考えられる。また、そもそも日本人の主観的幸福度は各国に比して低いことが知られており、その影響を考慮する必要も

は「今までの経験の総体的な評価」である点が異なっている。しかしながら、通勤目的の移動は、娯楽など他の目的の移動に比べ、毎日行うルーチン的な移動であるため、平均的な日の移動と大きく乖離する可能性が低いと考えられること、また通勤/ベビーカー連れのいずれも過去の経験を思い出して記入するレトロスペクティブな問いであるという共通の限界を有することから、結果の解釈に留意が必要であるものの、本研究ではこれらの比較分析を行うこととした。

本研究で収集した通勤目的STSの国別の主な交通手段を図-2に示す。主な交通手段は「その移動の交通手段をお答えください。複数ある場合は、最も所要時間の長いものをお答えください。」と問うた。このため、パーソントリップ調査等の代表交通手段とは質が異なる可能性があることに留意が必要である。なお、鉄道_Wifiは、「携帯電話などの電波が通じる鉄道」を意味している。図-2より、主な交通手段は国によって大きく異なっており、日本は鉄道の割合が6割を超えているが、欧州諸国では鉄道だけでなくバスの利用が多い。また、ドイツとフランスは4~5割が自家用車利用である。

通勤目的のSTSは、移動手段によって異なるとの報告もあることから、各国毎に通勤手段間のSTSについて一元配置分散分析を行ったところ、フランスの「肯定的不活性」にのみ有意な差が示された。そこで交通手段別に対比較を行ったところ、自家用車>鉄道(Wifi)、バス>鉄道(Wifi)に1%水準で有意なSTS(肯定的不活性)の差異が示された。よって、以下に示す通勤目的とベビーカー連れのSTSの比較の際は、フランスでは通勤目的の鉄道利用において「落ち着いた」「くつろいだ」という感情が相対的に弱いことを留意する必要がある。他の四か国では、移動手段による通勤目的STSの有意差は示されなかった。

通勤目的とベビーカー連れのSTSの平均値の差のt検定を行った結果を表-2に示す。肯定的不活性については、日本・英国・フランス・ドイツで5%水準、スウェーデンは10%水準で統計的に有意に通勤目的STSの方が高いことが示された。肯定的活性については、日本・ドイツで5%水準、スウェーデンで10%水準で統計的に有意にベビーカー連れSTSの方が高いことが示された。認知的幸福感については、英国で10%水準、フランス・ドイツで5%水準で統計的に有意に通勤目的STSの方が高いことが示された。

これらの結果より、フランス以外の4か国におけるベビーカー連れの移動は、通勤目的の移動に比べ、「落ち着いた」「くつろいだ」という感情が弱く、「わくわくする」「楽しみな」といった感情は強いことが示された。また、スウェーデンを除き、ベビーカー連れの移動の認知的幸福感は一般にSTSが低いとさ

あろう。

そこで本研究では、国別のベビーカー連れSTSを、同一サンプルにおける他目的のSTSと比較することで、ベビーカー連れSTSの特徴を示すことができると考え、主要な移動目的であり、他の目的よりもSTSが低い傾向にあるとされる「通勤」との比較分析を行うこととした。

ただし、表-1に示すとおり、本研究で実施したアンケート調査では、通勤のSTSは「もっとも最近行った移動」、ベビーカー連れSTS

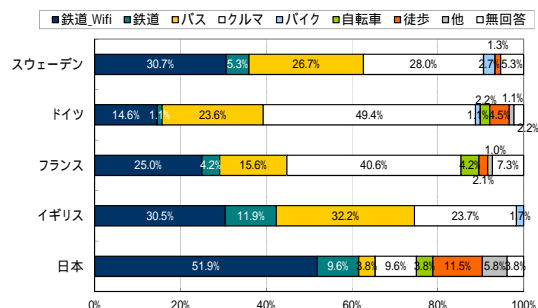


図-2 国別 通勤目的の主な交通手段

れる通勤目的よりも低い傾向にある。

国別にみると、日本のベビーカー連れ STS は通勤目的と比べ「落ち着いた」「くつろいだ」ものではないものの「わくわくする」「楽しみな」ものであることが示された。英国のベビーカー連れ STS は、「落ち着いた」「くつろいだ」ものではなく、認知的幸福感も低い傾向が見られる。フランスは、今回の調査対象の五か国中、最もベビーカー連れの STS が通勤目的 STS よりも相対的に低くなっている。ドイツのベビーカー連れ STS は、日本と同様に、「落ち着いた」「くつろいだ」ものではなく、「わくわくする」「楽しみな」ものであるが、認知的幸福感は通勤目的に比べ低くなっている。スウェーデンは五か国中、最もベビーカー連れ STS と通勤目的 STS の差異が少ないことが示された。

研究成果をまとめると、以下ようになる。我が国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各国よりも少ないこと、各国の STS の絶対値を比較したところ、ドイツでのベビーカー連れの移動は「落ち着いた」「くつろいだ」というよりは、「わくわくする」「楽しみな」ものであり、スウェーデンでは「落ち着いた」「くつろいだ」もの、フランスでは「わくわくする」「楽しみな」といった感情が相対的に弱い傾向にあるという特徴が示された。

また、同一サンプルの通勤目的の STS とベビーカー連れの STS を比較したところ、フランス以外の 4 カ国におけるベビーカー連れの移動は、通勤目的の移動に比べ「落ち着いた」「くつろいだ」という感情が弱く、「わくわくする」「楽しみな」といった感情は強い傾向にあることが示された。また、スウェーデンを除き、ベビーカー連れの移動の認知的幸福感は通勤目的に比べ低い傾向にあり、一般に STS が低いとされる通勤目的よりもさらに幸福感が低いことが示された。このことは、ベビーカー連れ移動は、それ以外の移動よりも満足度が低く、心理的負担の大きい交通行動であることを示していると言える。

今後の課題としては、本研究では「周囲の支援」に着目した移動時幸福感の国際比較を行ったが、重回帰分析の決定係数が小さいことから、ベビーカー連れの移動時幸福感が他の様々な要因の影響を受けていることは自明であり、各国の制度やハード整備状況などの環境要因を加味した要因分析を検討する必要があることが挙げられる。さらに、移動時幸福感を強めるための施策の検討とその効果分析についても検討していきたい。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(計 4 件)

谷口綾子：子連れ外出に対する意識の世代間ギャップ，交通工学，vol.49, No.1, 2014年1月号，pp.4-9, 2014.

谷口綾子：ベビーカー連れは有料？無料？

～スウェーデン，カールスタッド市のバス運賃変更施策～，運輸政策研究，Vol.16 No.2, pp.58 - 61, 2013.

谷口綾子，奥山有紀：子育てバリアフリーにおける世代間ギャップと副作用の可能性に関する研究，土木学会論文集 D3 (土木計画学)，Vol.68, No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 巻)，pp.1133-1142, 2012.

大森宣暁，谷口綾子，真鍋陸太郎，寺内義典，青野貞康：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 Vol.46 No.3, pp.259-264, 2011.

〔学会発表〕(計 7 件)

谷口綾子，大森宣暁：東日本大震災における首都圏子育て世帯の帰宅困難状況に関する研究，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.45, 2012年6月2日，京都大学。

谷口綾子・奥山有紀・真鍋陸太郎・大森宣暁・寺内義典：欧州諸国の子育て支援策に関する基礎的研究 ～子育て政策とバリアフリー政策に着目して～，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.44, 2011年11月26日，岐阜大学。

奥山有紀，谷口綾子：子育てバリアフリーにおける世代間ギャップの存在に関する研究，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.43, 2011年5月28日，筑波大学。

寺内義典，大森宣暁，谷口綾子，真鍋陸太郎：居住地周辺の子育て環境についての意識と居住地選択，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.41, 2010年6月5日，名古屋工業大学。

柳田穰，谷口綾子，石田東生：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 (CD-ROM) Vol.41, 2010年6月5日，名古屋工業大学。

谷口綾子，柳田穰，大森宣暁，真鍋陸太郎，寺内義彦：乳幼児運搬用具の利用実態に関する一考察，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.40, 2009年11月22日，金沢大学。

谷口綾子，柳田穰：子育て時の外出環境の歴史的変遷に関する一考察，土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.39, 2009年6月13日，徳島大学。

6. 研究組織

(1) 研究代表者

谷口綾子 (TANIGUCHI, Ayako)
筑波大学・システム情報系・准教授
研究者番号：80422195