

報告

刈谷放課後子育て MaaS プロジェクト

MaaS Project to Support After-School-Childcare in Kariya City

刈谷子どもの未来共創プラットフォーム*

Co-Creation Platform for children's futures in Kariya City

刈谷市の小学校児童の保護者を対象とした習い事に関するアンケート調査より、習い事に通っている児童は 93.0% であり、習い事先への交通手段は自家用車の送迎が 73.8% と高い状況であった。一方で、保護者のうち 79.5% は送迎に負担を感じているほか、習い事の送迎が負担となり、習い事をさせてあげられないといった実態があった。

そこで、小学校（放課後児童クラブ）・放課後教育拠点・習い事先・自宅を結ぶ、子ども送迎タクシーの運行を実験的に実施した。放課後教育拠点では、知力・体力・表現力を養うオリジナルのカリキュラムやプログラミング教室の開催、宿題サポートを実施した。

本稿では、取組みの背景や令和 5 年度に実施した実証実験の概要、今後の展望を紹介する。

キーワード 放課後教育 子ども送迎 子育て MaaS 教育拠点

1. はじめに

愛知県刈谷市は、15.3 万人の人口を有する西三河地方の都市で、中央部には世界をリードする自動車関連産業の本社および工場が集積している。2023 年に策定した刈谷市スマートシティ構想では、『子どもの未来』と『将来への備え』をテーマに掲げ、各種の取組みを産官学共創で推進している。本稿では、刈谷スマートシティの取組みの一つとして行っている、交通サービスと放課後教育サービスをかけあわせて提供する実証実験について紹介する。

2. 取組みの背景

2.1 習い事に関する実態調査

2022 年 12 月に市内の児童の保護者を対象にアンケート調査を実施した。調査は小学校経由で紙面を配付し、WEB 上で回答する形式とした。主な結果は下記のとおりであった。

①習い事に通っている児童は 93.0% であり、通っ

ている先は 58.3% が「居住地の中学校区内」、29.4% が「居住地の中学校区外で刈谷市内」となっている。

②習い事先への移動は、「車の送迎」が 73.8%、「徒歩」が 11.7%、「自転車」が 9.1% であり、バスやタクシー、鉄道などの公共交通機関はほぼ利用されていない（図-1）。

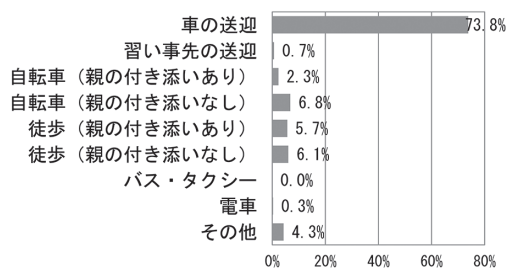


図-1 習い事先への移動手段

③習い事で困っていることに関しては、「習い事の送迎が負担となり、習い事をさせてあげられない」が 29.8% と最も高く、これは 1, 2 年生では 40% 近くとなっていたほか、多子世帯の

* (株) アイシン、刈谷市企画財政部企画政策課、中央コンサルタンツ (株)、名鉄スマイルプラス (株)、刈谷交通 (株)
(TEL: 0566-95-0003, e-mail: kikaku@city.kariya.lg.jp)

割合が高くなっている（図-2）。

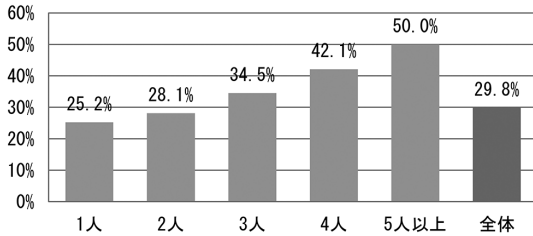


図-2 習い事の送迎が負担となり、習い事をさせてあげられない割合（子どもの人数別）

- ④「車の送迎」をしている保護者のうち 79.5%は送迎に負担を感じている。この割合も多子世帯の割合が高くなっている。

2.2 放課後児童クラブの実態

刈谷市では市内全小学校の敷地内に、放課後児童クラブが整備されている。全児童のうち2割程度の児童が登録しており、特に低学年の登録割合が高い。登録者数は年々増加傾向にあり、平成27年度の1,085人から令和6年度には1,869人と、10年間で約1.7倍に増加している。日々の利用人数は登録者の7割程度で、利用人数が定員を超えないように運営されており、現時点で待機児童はない状況である。また、一部の小学校では、増加する需要に対応するため、新たに放課後児童クラブを確保する検討が進められている。

一方で、放課後児童クラブは、保護者が就業等により昼間家庭にいない児童に対し、適切な遊びや生活の場を提供するものであり、宿題の支援などの教育サポートは行っていない。これに対し、一部の保護者からは放課後に宿題の支援を行うことや、より質の高い教育を受けさせたいといったニーズが見られる。

2.3 タクシーの時間帯別需要

タクシーの時間帯別の一般的な需要を確認すると、平日の15時～19時頃の時間帯は、ピーク時間帯（平日10時頃）と比較し、40～60%程度であった。そのため、運転手の確保の問題はあるが、タクシー事業者としては需要が少ない時間帯の新たな需要になり得る状況であった。

3. 実験内容

3.1 プラットフォームの結成と狙い

上記の背景を踏まえ、「刈谷市内の児童誰もが親の送迎に頼ることなく多様な体験ができる、質の高い教育とモビリティ環境があるまち」を目指すこととし、児童に対して、交通と放課後教育をかけあわせたサービスを提供するため、官民で下図に示すプラットフォームを結成し取組みを行っている（図-3）。

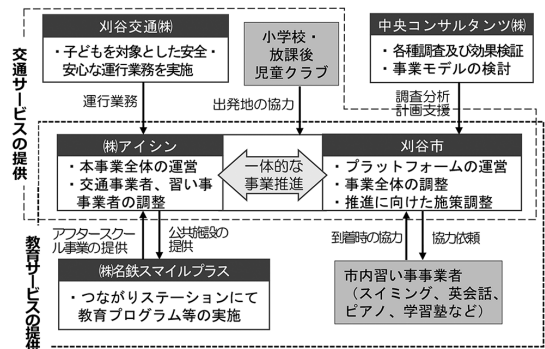


図-3 官民によるプラットフォームの構成

3.2 実験概要

市内の中心部に位置する2小学校区の児童を対象に、2024年1月15日（月）から2月16日（金）の約1カ月、送迎支援と放課後教育拠点（つながりステーション）をかけあわせて提供する実証実験を実施した。

送迎支援については、「放課後児童クラブ（小学校）」→「つながりステーション（特設の教育拠点）」→「習い事先・自宅」の間で子ども送迎タクシーを導入した（図-4）。つながりステーション



図-4 送迎・つながりステーションの関係性

ションについては、市中心部の公共施設の会議室を活用し、愛知県内でアフタースクールを手がける名鉄スマイルプラス株式会社により、宿題サポートや教育プログラム等を実施した。教育プログラムは、静電気実験やパズルゲーム、ボッチャなど「知力」「体力」「表現力」を育てることを目的とした独自プログラムを実施した。

また、実験に参加した児童に対し、実証実験参加証として非接触 IC チップを搭載したカードを配付し、タクシー運転手が所持する端末にタッチすることで、タクシーの乗降を保護者に通知する機能を備えた。なお、利用料は無料とし、予約は保護者から受け付けることとした。

4. 実験結果

4.1 実験の周知と会員登録

実験の会員登録開始の1カ月前に、放課後児童クラブにて保護者に対してチラシの手交配付を行った。会員登録については、当初50名程度を想定していたが、結果、児童70名（保護者63名）の登録となった。学年別の内訳は、1年生28名、2年生28名、3年生10名と低学年が主となっていた。本取組みのターゲットは小学校低学年の児童の保護者であり、ターゲットに直接届くチラシ配布は効果的であったと考えられる。

4.2 予約・利用状況

つながりステーションは運営上、予約上限数を20名/日に設定した。また、予約は1月分と2月分を2回に分けて受け付けることにしたが、いずれも予約開始から数日で予約上限数に達し、好評であった。

送迎は、つながりステーションを軸に日平均33.3人/日の利用があり、1便平均2.5人/便の利用であった。利用の特性として、放課後児童クラブからつながりステーションへの移動については利用が集中したため、同一時間帯に複数車両で運行していた。

一方で、事前の意向確認結果と比較し、習い事先への移動は少なかった。そのため今後は、習い事先への需要喚起と、定期需要として中型車両での運行や、バス路線を活用するなどの検討が求め

られる。

4.3 サービス利用者側の視点

1) 保護者

実験終了時に保護者に対して行ったアンケート調査より、本実験の効果を整理する。

まず、満足度は「満足」が49.1%、「ほぼ満足」が41.8%と、参加者の9割が満足と回答している。不満と回答された方は、利用がなかったもしくは少なかった方であった。次に、実験による保護者の暮らしの変化では「送迎の負担が減った」と回答した方が80.0%であり、短期間の実験であったが保護者への暮らしにも好影響を与えたものと考えられる。

また、自由回答からは、「プログラム内容は子供にとってとても興味深く、楽しく過ごせた」「参加する度に、何かしらの学びを得て帰ってきた」「息子はタクシーに乗っての移動が自慢だったようで、利用の日を楽しみにしていた」など、教育拠点、送迎ともに意義のある取組みであったという意見が多数見られた。また、「今後もこのサービスを利用できる機会があれば正社員で仕事を続けることができるかも」「働くうえで子供の習い事の制限が減る可能性がある」といった意見もあり、本取組みは保護者の就業にも影響があるものと考えられる。

さらに、本取組みが実装された際に児童にとって良い面については、「つながりステーションのプログラムを通じ、様々な知識が身に付くこと」と「放課後の選択肢の幅が広がること」がともに90%程度であり、保護者自身にとっては「送迎の負担が軽減されること」が94%となっていた。

2) 児童

実験の最終週に、児童本人に対するアンケート調査を実施した。結果は、「つながりステーションは楽しかった」が91.6%、「タクシーの移動は楽しかった」が97.3%等の結果が得られている(図-5)。また、実証実験の思い出の絵画を描いてもらったところ、つながりステーション、タクシーともに絵が描かれ、中でも複数人が描かれている絵も多く、他の児童との交流が楽しかったことが窺える。

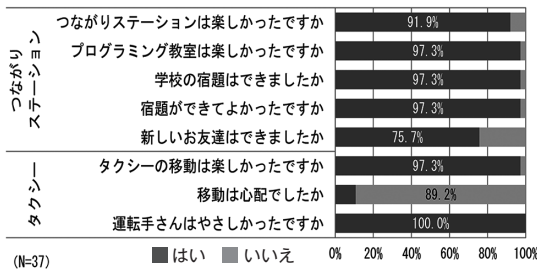


図-5 児童へのアンケート調査結果

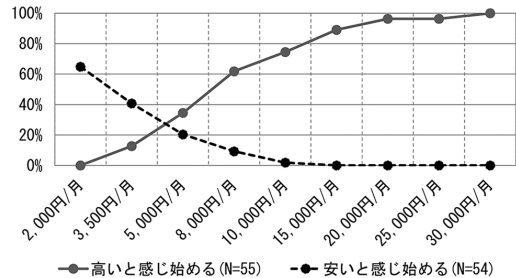


図-6 利用料金の分析

4.4 サービス提供側の視点

1) タクシー事業者

タクシー事業者としては需要が少ない時間帯の新規需要となった。また、タクシーの運転手は相対的に児童とのコミュニケーションの機会が少なく、不慣れな児童の対応に困ってしまう懸念があったが、実際には児童との会話を楽しむ運転手も多く見られた。

2) 習い事事業者

習い事事業者の声として、送迎が要因で入会を諦める児童や退会する児童がいるほか、低学年であっても保護者の送迎のため遅い時間帯に通ってくる児童がいるとのことである。また、実験に参加した児童が習い事に通っている曜日は、平日の20～35%に対して土曜日は72%と、土曜日に集中している実態があり、平日と土曜日の平準化を課題認識とする習い事事業者もいた。

4.5 本格実装に向けた検討

今後の本格実装を見据え、参加した保護者に対し、本取組みが有料化した場合の料金の感じ方に関してアンケート調査を行った。「本実験にて提供した“つながりステーション”と“タクシー送迎”のサービスが、週に3回程度予約できる場合の1カ月あたり金額」について、「高いと感じ始める料金」と「安いと感じ始める料金」を確認し、累積分布の交点を求めた。その結果、妥協価格は5,000円/月前後と、安価な値段となった(図-6)。同様に「送迎のみのサービス」を求めたところ300円/回との結果が得られた。

また、保護者へのインタビューより、本実験を知人・友人間で話題にするなど、口コミが広がっていることが確認された。冒頭で紹介した市内の保護者を対象としたアンケート調査からも、子育てや習い事に関する情報は、市の広報誌やインターネットより、口コミの割合が高いことが確認されている。今後、本格実装した場合に、案内や利用促進を行う際には、口コミ伝播を前提とした情報提供も重要であると考えられる。

5. おわりに

短期間の実験であったが、好調な利用状況と高い満足度が得られた実験となった。

一方で本取組み単体での事業採算は難しく、既存の行政施策との役割分担が求められる。本取組みは、子ども政策と交通政策に跨る新たな事業であると考えられ、官と民の連携はもちろんのこと、行政分野の枠組みを超えた連携を図り、本格実装につなげていきたいと考えている。

また、実験を行ったことで、予約配車システムの改善点や運営の効率化を図るべき点についても確認でき、今後の課題となっている。さらに、つながりステーションの価値向上に向けて、地元企業等と連携のできる可能性もあることから、今後具体的な連携方策を模索していきたい。

以上、発芽的な取組みで残された課題は多いが、刈谷市の子どもの未来に向けて、新しい放課後の過ごし方を模索していきたい。

参考文献

- 1) 刈谷市スマートシティ構想