

少子化対策・子育て支援施策における都市環境整備

～施策の構造分析及びシークエンス分析からみた変遷～

吉 田 ゆ り

キーワード：少子化対策、子育て支援、子育てバリアフリー、シークエンス分析

問題と目的

問題 近年、バリアフリー、ユニバーサルデザインの概念が耳目を集め、誰にとっても住みやすく・移動しやすく・利用しやすいなどといった視点がまちづくりの柱のひとつに据えられている。ユニバーサルデザインは「誰をも」対象としたコンセプトである以上、子どもと子育て主体である親と周囲のおとなは、当然含まれると考えられる。では、子どもとその育ち（以下、子育てと称する）と子育て主体である親と周囲のおとな（以下、子育てと称する）は都市環境整備のなかでどのように扱われてきたのであろうか。

1990年のいわゆる1.57ショックの前後から少子化対策として様々な施策の提示と計画が実施されてきた。少子化が進むことで、まず、日本の経済基盤を支える労働層が激減することによって、労働力人口の減少や社会保障制度の破綻などが懸念され、経済成長は著しく制限される可能性があることから、これ以後の約20年間、我が国の政府は代々主たる政策のひとつとして少子化対策・子育て支援を全面に押し出してきた。まちづくりについても、少子化対策の中で取り上げられては来たものの、どのような都市環境が望ましいといえるのかについて、十分な議論がなされているとは言い難い。ユニバーサルデザインを基盤にした万人に優しいまちづくりをめざす施策において子育て・子育てもまた十分に配慮されるのか、あるいは子育て・子育てに特化した都市デザインや配

慮が必要なのかについての検討が必要ではないだろうか。

目的 こうした背景から、少子化対策施策及び子育て支援施策の中でまちづくりはどのように扱われ、展開したかについて明らかにし、子育て・子育てに望ましい都市環境についての仮説を生成することを目的とする。1990年以降の少子化・子育て支援施策の内容領域（スコープ）の構造分析と内容配列順序（シーケンス）のシーケンス分析を行い、少子化・子育て支援施策の中でまちづくりがどのように扱われてきたかについて、施策そのものを資料とし分析することで明らかにする。

研究の方法

本研究では、少子化・子育て支援施策を分析資料として、内容領域（スコープ）の構造分析及び内容配列順序（シーケンス）のシーケンス分析を行う。内容領域（スコープ）は、施策（法律条文や施策発表資料）とする。これらの資料をテキストとして都市環境整備に関わる部分を中心に各施策の構造分析を行う。分析対象資料は、1990年以降に策定・施行あるいは発表された施策とした。1990年以降としたのは、過去20年間を一つの区切りと考えたこと、少子化・子育て支援施策がいわゆる「1.57ショック」を端緒とすることが定説であることによる。さらに内容配列順序（シーケンス）として施策の展開を追いながら、少子化対策・子育て支援施策の全体性の中でその変遷を明らかにする

○分析資料収集期間 2010年9月～11月

○分析対象資料 1990年以降に策定・施行された少子化・子育て支援施策

- 1) 1994年『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）
- 3) 1999年『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）
- 4) 2000年『少子化対策プラスワン』
- 5) 2003年『次世代育成支援対策推進法』
- 6) 2004年『少子化社会対策基本法』

- 7) 2004年『少子化社会対策大綱』
- 8) 2004年『少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について』
(子ども・子育て応援プラン)
- 9) 2006年『新しい少子化対策について』
- 10) 2007年『子どもと家庭を応援する日本』重点戦略
- 12) 2009年『子ども・子育てビジョン』
- 13) 2010年『子ども・子育て新システム検討会議』

○資料の収集方法 分析対象資料の出典は以下に限定した。

- 1) 総務庁HP
 - ・共生社会政策統括官 少子化対策サイト
 - ・白書等データベースシステム
- 2) 厚生労働省HP
- 3) 電子政府の総合窓口 イーガフ (総務省運営の行政ポータルサイト)
- 4) 厚生白書 平成2年度～21年度

○分析の手続き

上記にあげたこの資料について、策定・施行あるいは発表年順に分析、検討する。

- 1) スコープの構造分析：個々の施策について、都市環境整備の項目を取り出し、その内容構造を図式化する。構造分析は、基本的方向や重点施策の項目とその具体的項目を列挙し、その具体的項目から内容を示すキーワードを抽出する。
- 2) シークエンス分析：各施策から抽出したキーワードのシークエンスを図式化する。

結果と考察

1) スコープの構造分析

分析1) 1994年『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)

少子化対策の始まり 1.57ショック（1990）の発表直後に『健やかに子どもを産み育てる環境づくりに関する会議』（1990）が開催され、関係省庁が少子化対策についての連絡会議の設置に至り、1994年の『今後の子育て支援のための施策の基本的方向について』（通称・エンゼルプラン。以下エンゼルプラン）によって初めて"子育て支援"が施策の用語として登場し、今後10年間の子育て支援施策の目標が設定された。子育ては個人の選択ではなく国が少子化問題に対応する必要性を初めて明確にした施策であったと位置づけられる。ここで、少子化の原因と背景についても述べられた。原因については晩婚化の進行と夫婦の出生力の低下とされ、さらに直結した原因ではないが背景となる要因として、女性の職場進出と子育てと仕事の両立の難しさ、育児の心理的・肉体的負担、住宅事情と出生動向、教育費等の子育てコストの増大の4つを挙げた。

少子化の遠因としての住宅事情 都市環境整備の視点から注目すべきは、「わが国においては、大都市圏を中心に、住宅事情が厳しい地域で、出生率が低いという傾向が見られる」として、"住宅事情と出生動向"が少子化の背景となる要因として挙げられる点である

合計特殊出生率を下げる直接的な原因ではないが、その遠因には住宅事情、特に大都市で子育てをする住宅が不足・不十分であり、居住環境も整備されていないことが間接的には原因の一つとして存在するという考えから言えることは、エンゼルプランという少子化対策・子育て支援施策の端緒から、少子化の進行原因は晩婚や女性の社会進出等のライフスタイルの変化の問題によるもののみならず、生活環境、特に都市構造が大きく関連しているという視点が施策の展開のはじめからあったことになる。

エンゼルプランにおける都市環境整備のキーワード 図1の構造分析よりキーワードは、住宅、居住環境、遊び場、道路の4つを抽出した。住宅は、都市部において子育て世帯への住宅供給が主たる項目である。居住環境においては、子育てと仕事の両立を実現するための住宅地整備が目指され、職住近接、ニュータウン建設、住宅地開発と保育所との一体整備が示された。遊び場については、公園他水辺や自然環境等の子どもの遊び場の整備、安全な生活環境と

して歩道・コミュニティ道路・通学路のすべて道路の整備が挙げられた。

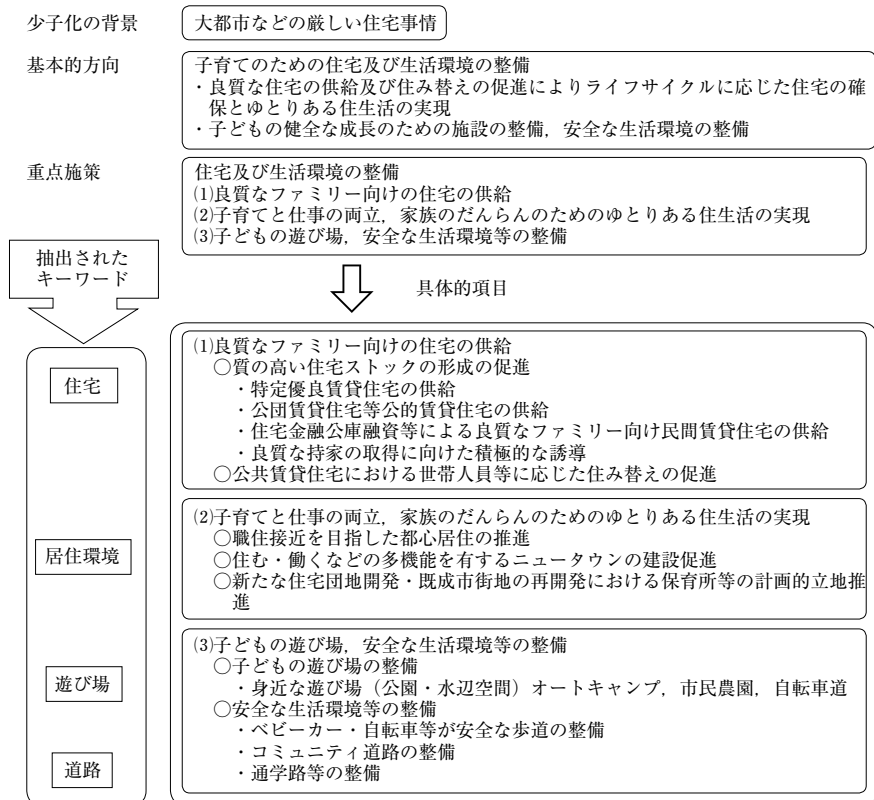


図1 エンゼルプランにおける都市環境整備の視点の構造分析

分析2) 1999年『少子化社会推進基本方針』及び『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）

エンゼルプランの発表以後整備推進が実施されたが、国はその後の急激な少子化の加速への危機感から少子化対策推進関係閣僚会議を開催し、エンゼルプランの見直しとして今後の少子化対策の基本的視点を示した『少子化社会対策推進基本方針』（1999）を発表した。これに基づき同年『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』（通称新エンゼルプラン。以下新エンゼルプラン）が大蔵・文部・厚生・労働・建設・自治の6大臣合意により策定

された。新エンゼルプランは、『当面の緊急保育対策等を推進するための基本的考え方』による保育サービスの充実を第一に挙げている。さらに男女共同参画事業を含合した両立支援、他領域に先行して少子化対策に取り組んできた母子保健医療体制の充実が盛り込まれた。さらにそれに加えて教育環境整備が追加され、最後にエンゼルプランにおける住宅・生活環境の整備が引き継がれた形になっている。

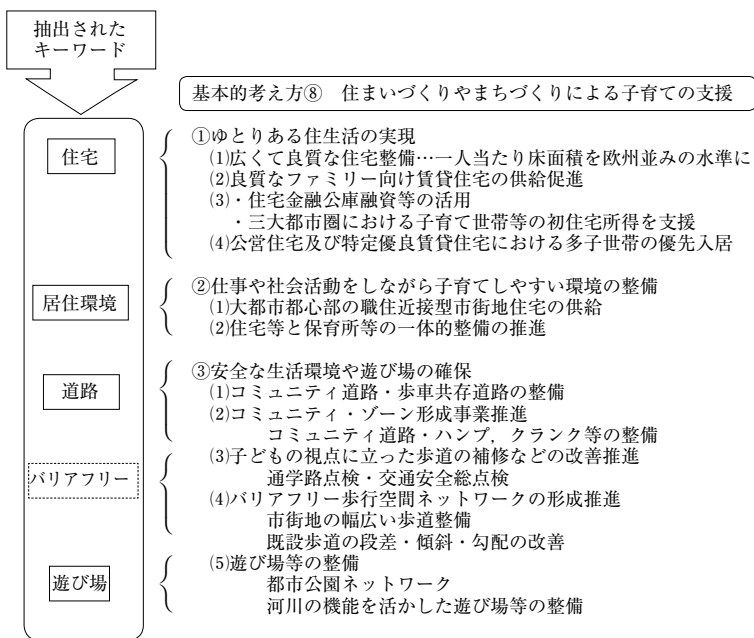


図2 新エンゼルプランにおける都市環境整備の視点の構造分析

新エンゼルプランにおける都市環境整備の視点 図2の構造分析により、新エンゼルプランにおいては、住宅、居住環境、道路、遊び場、バリアフリーの4つのキーワードが抽出された。5つはエンゼルプランで抽出したキーワードと同じであり、バリアフリーはコンセプトとしてのキーワードである。

住宅については、エンゼルプランから一歩踏み込み、“ゆとりある住生活”には広さと良質さが必要であり、特に広さについては一人あたり床面積を欧州並みに引き上げることが目標とされた。居住環境においては、都市部というあ

いまいな表記ではなく、合計特殊出生率が際立って低い三大都市圏と明示された。住宅における欧州並みの表現と同様、新エンゼルプランがより具体的な施策の推進を目的としたことの表れであろう。道路については、安全な生活環境として道路を示した点はエンゼルプランと同様であるが、加えて“バリアフリー歩行空間ネットワークの形成推進”として、バリアフリーという用語が示された。遊び場において都市公園と河川の遊び場の2つはエンゼルプランと同様である。

分析3) 2002年 『少子化対策プラスワン—少子化対策の一層の充実に関する提案—』

厚生労働省は、2002年5月、総理（当時小泉純一郎総理）の『少子化の流れを変えるための実効性のある対策』指示に従い他府省との連携を含めた新しい少子化対策を検討するとして、同年『少子化対策プラスワン—少子化対策の一層の充実に関する提案—』（以下、プラスワン）が発表された。プラスワンは、子育てと仕事の両立支援が中心であった少子化対策推進基本方針とそれに基づく新エンゼルプランをふまえての“もう一段の少子化対策の推進”が基本方針である。4つの基本的取り組みのもとに、“全ての働きながら子どもを育てている人のために”“子育てしているすべての家庭のために”“次世代を育む親となるために”の3者を支援対象と定め、内容を具体的に示したところに特徴がある。また、“次世代”を対象含め、少子化の原因となる夫婦の出生力をこれ以上下げないための、いわば予防的な観点が含まれている。また、都市環境整備からは“子育てしている全ての家庭のために”の中で述べられているが、画期的な数点が挙げられる。

従来の住宅・居住環境整備に先行する外出への配慮 まず、エンゼルプランから基本的施策として据えられてきた住宅・居住環境についての表記が順番として6項目の後半に位置付けられたことが挙げられる。これは、基本的施策で示された「子育てを支援する生活環境の整備」の目標が、「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を」であることから、子育て主体が外出することを第一義に構成されたと考えられる。さらに、子育てバリア

フリー、生活支援輸送サービスというコンセプト・キーワードと、公共施設・建築物、低床電車・バス、トイレ、託児室、授乳コーナー、劇場、買い物代行、子どもの送迎、そしてエンゼルプラン以来の住宅、居住地の10のキーワードを抽出した。これまでの施策で最も多い抽出数である。少子化対策プラスワンが少子化対策・子育て支援施策の中でも具体的で詳細な内容を提示していることにもよるが、都市環境整備としても具体的で詳細な施策であると言える。

子育てバリアフリー プラスワンで最も注目すべきは“子育てバリアフリー”という用語が登場することである。新エンゼルプランでは“バリアフリー”と表記されてきたが、少子化対策プラスワンでは“子育てバリアフリー”と子育てに特化した表記となった。よって、キーワードとして抽出した公共施設や公共交通機関におけるトイレ、託児室、授乳コーナーといった場所の整備によって特に乳幼児を連れた親が外出時に感じる障壁の除去を前面に出している。すなわち、新エンゼルプランまでは、必要な整備は道路整備に限られていた。しかし少子化対策プラスワンは、子育て主体が外出する、という“移動”事態を想定しているところに特徴があると言える。

劇場 劇場等については、優先サービスと料金サービスが挙げられた。

住宅・居住地 エンゼルプランよりのキーワードであるが高齢者等の住宅資産活用によってファミリー向け住宅供給を促進、あるいは都心の既設オフィス等を転用促進するといった新たな手法の提示など変化もある。整備の進まないことのあらわれもと考えられる。

バリアフリー情報の周知 子育てバリアフリーの整備とともにその情報を周知する手段として、子育てバリアフリーマップの作成と配布が示された。

ハートビル法との連携 文中にハートビル法に基づいてガイドラインを作成することが明示され、子育てバリアフリーの項目の具体化をはかっている。プラスワンは、2005年のユニバーサルデザイン大綱に先立つものであり、バリアフリーの考え方は「ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリー」以前であり行政的な方略としてハートビル法を適用していることから、妊婦を含む子育てに特化された「子育てのためのバリアフリー」という考え方を強調



図3 少子化対策プラスワンにおけるまちづくりの構造分析

する必要があったことが伺える。また、障害者基本計画においてバリアフリーと言う用語が登場したのときを同じくと一致する。バリアフリーが主に障害者を対象とする印象が強いことから、子育てについて特化したことを子育てバリアフリーと呼んだのではとの考察が導き出されよう。

道路改善推進の視点の消失 道路について、プラスワンではキーワードとし

ては抽出されなかった。プラスワンの都市環境整備のコンセプトは「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」であり、外出において歩道整備や段差解消やコミュニティ道路の整備等の推進は、すでに2000年の交通バリアフリー法において扱われ、整備がすすんでいることを受けてのことかと考察できる。

上記の様々な視点より、プラスワンは、子育て・子育てにおけるバリアフリー及びユニバーサルデザインの視点の大きな転換点であったと言えよう。

分析4) 2003年『次世代育成支援に関する当面の取り組み方針』及び『次世代育成支援対策推進法』

少子化対策プラスワンは新エンゼルプランに待機児童対策を追加し、厚生労働省が単独でまとめたものであった。政府は、少子化対策推進関係閣僚会議において、少子化対策プラスワンの内容を国として推進するため、2003年3月に『次世代育成支援に関する当面の取り組み方針』を発表した。この方針にそって次世代育成支援対策推進法が提出され、2003年7月、『次世代育成支援対策推進法』（以下、次世代支援法）が発表された。次世代支援法は10年間の時限立法とされ、特に地方公共団体及び事業主（企業）において集中的・計画的な取り組みの促進を目的とした。最も特徴的なのは、従来の少子化対策が主に親の子育て環境を支援するものであったのに対し、子どもを次世代と位置づけ中学生・高校生までを対象にしたことにあろう。さらに、地方公共団体及び事業主は行動計画を、5年を一期として策定し、前期行動計画を見直した上で後期の行動計画を策定することを求められている。

次世代支援法は、市町村・事業主等の行動計画と次世代育成支援対策推進センター・次世代育成支援対策地域協議会の設置と実質的な行動方針の検討について扱われており、本法が扱う支援対策の内容については、『次世代育成支援に関する当面の取り組み方針』の記載内容であり、この方針の法的根拠として次世代支援法が施行されたことになる。内容は少子化対策プラスワンを踏襲していることから、ここでは取り組み方針そのものの構造分析は行わず、まちづくりの面においてのみ、少子化対策プラスワンからの部分的な修正などを比

較検討することにする。

コンセプト

「妊婦や乳幼児を連れた人が安心して外出等ができるような環境整備を行うとともに、子育てを支援する良質な住宅・居住環境を整備する」

〈少子化対策プラスワンの項目〉

(1)官庁施設をはじめとする公共施設や公共交通機関、多数の者が利用する建築物、さらに公園、デパート、劇場などを妊婦や乳幼児を連れた人が快適に利用できるよう、バリアフリー化を推進する。

- ・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を推進
- ・低床式路面電車の整備やノンステップバス等の導入を促進
- ・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（ハートビル法）に基づく義務づけ措置の創設及び建築物設計者等向けのガイドラインの作成等
- ・公共施設等への託児室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り組みを推進。また、民間企業において同様の推進が図られるよう関係業界に対して要請。
- ・「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状況についての情報提供を推進
- ・子連れ家族の優先的な入館、料金サービスの普及を促進するため、関係業界に対して要請。

〈修正〉

・「次世代育成支援対策推進法案」に定める「地方公共団体行動計画」及び「事業主行動計画」に基づき、公共施設等への託児室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子育てバリアフリーの取り組みを推進。

〈追加〉

(2)共働き夫婦等の買い物代行、家事手伝い、子どもの幼稚園等への送迎等、生活支援輸送サービスの普及を促進する。

(3)子育てを支援するゆとりある住宅の確保を支援する。

- ・融資制度による住宅取得の支援
- ・特定優良賃貸住宅制度の活用や都市公団による良質なファミリー向け住宅の供給の促進
- ・高齢者等の住宅資産の活用による良質なファミリー向け住宅の供給の促進

(4)公共賃貸住宅による多子世帯の支援を行う

- ・既設の公社等の住宅の改善・更新による良質な賃貸住宅の供給
- ・公営住宅、特定優良賃貸住宅における事業主体の判断による多子世帯等の優先入居

(5)保育所等を併設した住宅の供給を促進する

- ・公共賃貸住宅の整備や市街地再開発事業等における、住宅等と保育所等の子育て支援施設の一体的整備の推進
- ・総合設計制度の活用による保育所等の設置の促進

(6)職住接近の実現により共働き世帯を支援する

- ・都心の既設オフィス等のファミリー向け賃貸住宅への転用等の促進
- ・大都市地域等の既設市街地において、都市再生事業に対する補助制度の活用等により、職住接近型の市街地住宅の供給と良好な市街地の整備を総合的に推進

(キ)妊婦や乳幼児を連れた人が安心して通行する人ができる道路交通環境を整備する。

- ・交通バリアフリー法に基づき、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配の改修等歩行空間のバリアフリー化を促進
- ・交通事故が多発している地区を中心に、信号機や光ビーコン等の整備や交差点改良等を重点的に推進すると共に、頒布やクラック等車両速度を抑制する道路構造の整備等により、通過交通の侵入抑制や速度抑制、交通流円滑化等を推進
- ・自動車と歩行者の通行を時間的に分離する歩車分離式信号の運用、携帯端末装置を通じて歩行者青時間の延長等を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備等を推進

図4 まちづくりにおける『少子化対策プラスワン』から『次世代支援に関する当面の取り組み方針』の修正・追加点

都市環境整備においては、本方針の基本的施策全体がプラスワンの枠組みを引き継いでいるのと同様、大枠で同様の項目であるが追加・修正点が見られる。

協力要請から実施へ プラスワンでは民間企業に対して協力を要請するにとどまったが、次世代育成支援に関する取り組み方針では、「〔次世代育成支援対策推進法案〕（以下、次世代支援法）に定める「地方公共団体行動計画」及び「事業主行動計画」に基づき」と、次世代育成支援対策推進法によって市町村と事業主に行動計画の立案と実施を定めることを前提としており、この制定を見越しての表記の変更が行われた。

道路整備 次世代支援法では、プラスワンでは削除された道路整備や、移動手段整備についての具体的な項目が追加された。再度追加されたことは、プラスワンの時点で道路改善が推進されたからと考えるよりも、ハートビル法との連携のみではなく交通バリアフリー法との連携も盛り込まれた結果と言えよう。さらに歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備等を推進などの新しい項目も追加された。

分析5）2004年『少子化社会対策基本法』及び2004年『少子化社会対策大綱』（閣議決定）

次世代支援法の一方で、2004年より少子化社会対策基本法→少子化社会対策大綱→少子化社会対策大綱の具体的実施計画について」（こども・子育て応援プラン、以下応援プラン）の一連の動きも開始された。

（生活環境の整備）

第15条

国及び地方公共団体は、子どもの養育及び成長に適した良質な住宅の供給並びに安心して子どもを遊ばせることができる広場その他の場所の整備を促進するとともに、子どもが犯罪、交通事故その他の危害から守られ、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その他の必要な施設を講ずるものとする。

図5 少子化社会対策基本法における都市環境整備関連条項（第15条）

少子化社会対策基本法における都市環境整備の視点 対策基本法において都市環境整備は、基本的施策の6として示された。良質な住宅供給、広場その他の場所などの他に、特筆すべきは「犯罪、交通事故その他の危害から守られ」の

部分である。子どもが犯罪被害者となる大きな事件が続いた（神戸須磨区児童殺害事件；1997、京都児童殺害事件；1999、大阪池田小事件；2001など）ことなどが背景となっていることが想定できるが、少子化対策施策の展開においては、初めて触れられた点である。これは、関係省庁が横断的に取り組むことを定めた本法ならではの視点であろうと思われる。

対策基本法を受け、2004年6月に発表されたのが『少子化社会対策大綱』（以下、対策大綱）である。前文に“子ども社会の希望であり、未来の力である。次代を担う生命がたくましく育ち、自立した責任感のあるおとなとなっていく

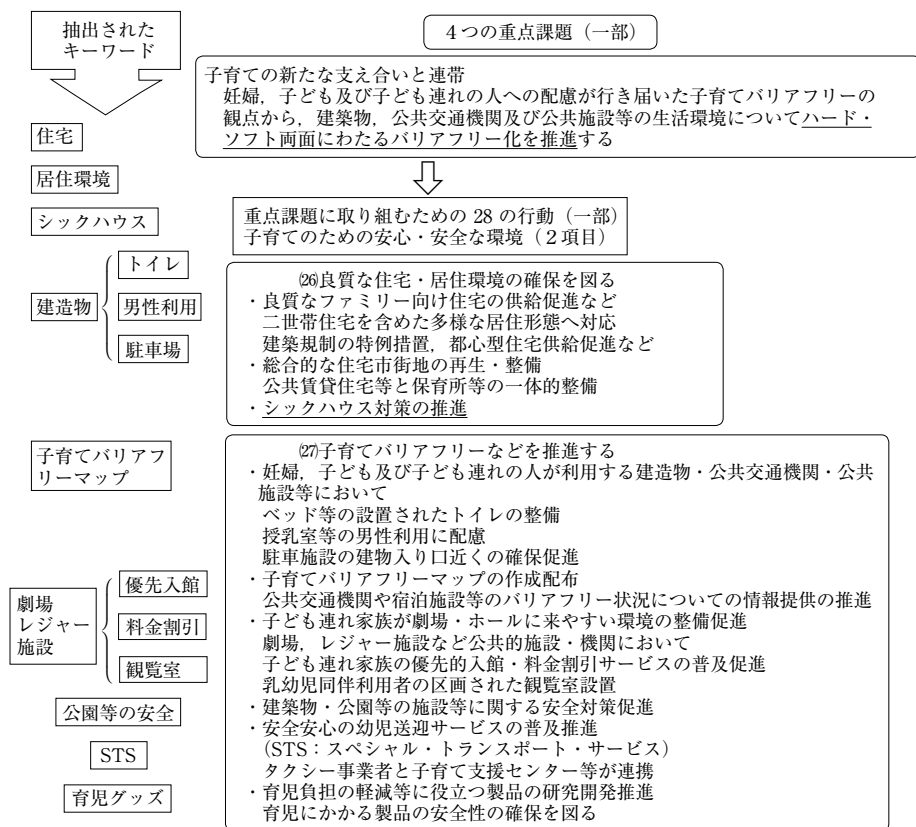


図6 少子化社会対策大綱における都市環境整備の構造分析

社会への変貌は、すべてに優先されるべき時代の要請となっている”とあるように、国の基本施策としての位置づけが明示された。対策大綱は、少子化の流れを変えるための3つの視点・少子化の流れを変えるための4つの重点課題・推進体制等及び重点改題に取り組むための28の行動の4段階で構成されている。施策としては省庁を横断したエンゼルプラン・新エンゼルプランのあり方の流れを引き継いだものであり、コンセプトは同様に社会の構造そのものを変え、社会全体で子育てを支援するとされている。その中で子育ての新たな支え合いと連帯のひとつとして地域における子育て支援や医療領域の充実とともにまちづくりを位置づけている。よって、抽出されたキーワードは新エンゼルプランに非常に近い。しかし、キーワードとしては道路及び輸送（移動）が消失し、シックハウスや育児グッズなど新しいキーワードも抽出され、さらに劇場や公園のように従来と同じキーワードのようで内容追加あるいは変化したものもあり、こうした変化には、子育て・子育てをめぐる時事的な問題やハートビル法や交通バリアフリー法の施行と関連があると考察される。

道路及び輸送の視点の再消失 最も特徴的であると言えるのは、プラスワンにおいて消えた道路、歩道の段差解消や歩道整備、コミュニティ道路等が、対策大綱においても取り上げられていない点である。さらに輸送（移動）に関しては、公共交通機関におけるバリアフリー情報周知の徹底が項目として盛り込まれ、バリアフリー推進そのものは扱われていない。これは交通バリアフリー法の施行によって、道路や輸送に関してはバリアフリー化が推進され、ある程度の目途がたったとの考えであろうかと推測される。しかし、利用者である子ども及び子育て主体に整備された情報が周知されていないことが想定されるため、情報提供の徹底をはかる方針が示されている。

シックハウスの登場 公共賃貸住宅等と保育所等の一体的整備について従来から継続した項目であるが、住宅におけるシックハウス対策の推進は、初めて登場した項目である。住宅建材等の影響による子どものアレルギー罹患者が急増した背景により、追加されたものであろう。これによって、子育てのための良質な住宅とは、広さや立地のみならず、住宅建材等の吟味を含んだ、健康を

支える住宅であるという定義が加わったことになった。

劇場・レジャー施設等 劇場等については、優先入場と料金サービスに加え子ども連れ向けの観覧室の設置が加えられた。

建築物と公園の安全 公園については、新エンゼルプランまでは遊び場としての整備が主眼であったが、プラスワンより建築物や公共交通機関と共に子育てバリアフリー対象となり、さらに対策大綱においては設備の安全対策の推進があげられた。

STSの焦点化 対策大綱においてはタクシー業者と子育て支援センター等が連携した幼児輸送サービスに限定された。

育児グッズの開発及び安全性確保 キーワードとして育児グッズがはじめて抽出された。育児グッズ建築物及び公園の安全と同様に、育児グッズの開発によって育児負担の軽減を図ろうとし、その製品の安全性確保が加わった。厳密には都市環境整備とは言えないと思われるが、子育てバリアフリーの項目とされている。シックハウス対策と同様、子どもの育つ環境の安全性と健康さを目指す点で含まれたものと考えられる。

分析6) 2004年「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について」(こども・子育て応援プラン)

子ども・子育て応援プラン(以下応援プラン)は、その正式名称に明記されたとおり少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画であるので、対策大綱の28の重点課題に対する実施計画であるので項目はほぼ一致したものである。しかし、都市環境整備においては目指すべき社会の姿として、「妊婦、子ども及び子ども連れの人に対して配慮が行き届き安心して外出できるようになる(妊婦、子ども及び子ども連れの人が安心して外出できると感じる割合が増える)」ことをテーマとして明示した上で、1)住宅・居住環境、2)子育てバリアフリー、3)子どもの安全の確保の3つを主たる柱に据えた。その中で、応援プランは特に“2)子育てバリアフリーなどの推進”を重点的に見直し、文言をラベル化し、具体的な数値目標を示している。さらに内容としても、エンゼルプランより対策大綱までに抽出されたすべてのキーワードを含んでいる

ことが特徴的であり、対策大綱で消失した道路や輸送際の整備やバリアフリー化やの視点が再度含まれた。こうしたことから、対策大綱で示されたもののみの具体化というより、エンゼルプラン以来のすべての項目を再度見直し、まちづくりに係わる省庁等行政がそれぞれにまた横断的に、できることを網羅し再度推進するといった位置づけが考察される。

住宅・居住環境に関して（シックハウス） シックハウスについては対策大綱において抽出されたキーワードであるが、応援プランにおいては、その具体的な内容として、研究成果を踏まえた対策を検討することと、また学校のシックハウス対策に触れている。学校及び校舎がまちづくりの建造物のひとつとして初めて捉えられた。

子育てバリアフリー 子育てバリアフリーに関しては、表1において子育てバリアフリー項目の内容を具体的に示し、その目標値、担当省庁と関連施策をまとめた。これらの結果により考察する。

応援プランにおいては、歩行空間、都市空間、河川空間の表現で、それぞれの空間においての子育てバリアフリーの推進が示された。従来の道路・建造物・公共交通機関等の場所という表記から、場所から場所へと移動を含めたまちのシーン別の空間においてまちづくりを考える点で、まちは目的に応じた行為をし、移動するのみならず空間的連続性をもったものだと考えにもとづくものであろうかと推測される。この点において、これまでのバリアフリー化の推進についてはハートビル法や交通バリアフリー法を適用しながらも子どもや子育て主体が動きうるまちのなかでの動線を隔々まで想定している点であろう。

さらに、表内の河川で示したように、ハード面の改善や新しい試みを目指しているにもかかわらず、「憩い楽しめる」「子どもが安心して利用できる」「周囲に気兼ねなく」といったソフト面：心理的側面への配慮があつてのハード面であることが示された点でも特徴的である。さらに表内*印については「妊婦、子ども及び子ども連れの人」が繰り返し対象として示されており、子育て・子育ての両面をもらさず、子育てバリアフリーの展開は、ユニバーサルデザイン大綱よりもはやく、ハートビル法と交通バリアフリー法の不連続性や不十分さ

に気づいていたと言えよう。

“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、配布”については、プラスワンの子育てバリアフリーマップと同意義である。マップは、子育て主体や子どもを連れて外出する人々が、外出時に整備された子育てバリアフリーを活用するためのものである。一方で応援プランにおいてはマップの作成に留まらず、子育てバリアフリーの意識啓発等の推進として、子育て主体のみならずその周囲の意識啓発の取り組みの推進が必要であるとの視点から“交通バリアフリー教室の開催”“バリアフリーボランティアの普及”などを実施し、“こころのバリアフリー社会の実現”を目指している。

歩道や建造物における段差についてはプラスワンにおいてはキーワードとして抽出されたが少子化社会大綱においては特に指摘されていない。しかし、応援プランでは建造物及び公共交通機関のバリアフリーとして段差が挙げられた。

道路については、少子化社会大綱ではプラスワンの方針を引き継ぎ、キーワードとして消失したと述べたが、応援プランにおいては、道路そのものの整備ではなく、“道路や信号機のバリアフリー化”、さらに“あんしん歩行エリアの整備”として子どもや子育て主体が歩行するエリア内での死傷事故が抑止されることが目的となった。さらに自転車道そのものでなく自転車駐車場の整備が新しく加わった。さらに“子どもの視点に立った歩道の補修”として、歩道の子育てバリアフリーが従来ベビーカーでの移動等を念頭に置いた幅や段差等の設定を目指してきた点から、大人にとっての危険と子どもにとっての危険の双方を考慮する、ユニバーサルデザインのコンセプトを導入しての計画であることが明記されたと言える。

対策大綱において抽出された“劇場等”においては、“優先入館”と“料金サービス”が挙げられたが、応援プランは“乳幼児同伴に配慮した区画された観覧室設置の促進”をあげている。

生活支援輸送サービス（STS）については、プラスワンでは“買い物代行”“子どもの送迎”（幼稚園等への送迎）等を指したが、対策大綱において「タクシー

表1 子ども・子育て応援プランにおける子育てバリアフリー項目

具体的施策	内容	担当省庁	備考
建築物のバリアフリー化の促進	段差の解消等 (目標) 2000㎡以上の特別特定建築物の総ストックの内、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たす者の割合 4割	国土交通省	ハートビル法対応
公共交通機関のバリアフリー化の促進	旅客施設や車両等の段差の解消等 (目標) 旅客施設 100% 車両30% ノンステップバス20%～25% 船舶 50% 航空機 40%	国土交通省	交通バリアフリー法対応
歩行空間のバリアフリー化の促進	道路のバリアフリー対応型信号機整備, 歩道段差, 勾配等の改善 (目標) 道路 50% 信号機 80%	国土交通省 警察庁	交通バリアフリー法対応
あんしん歩行エリアの整備	エリア内の死傷事故抑止対策 (目標) 20%	国土交通省 警察庁	
安心・快適な道路交通環境の整備	歩道・自転車道等の通行空間整備, 自転車駐車場整備, 子どもの視点に立った歩道の補修改善	国土交通省	
都市公園のバリアフリー化等の推進	公園内の段差の解消, 安全確保*	国土交通省	
河川空間のバリアフリー化の推進	憩い楽しめる河川空間の創出とバリアフリー化*	国土交通省	
海岸保全施設のバリアフリー化	海辺に近づき身近に自然とふれあえるための海岸保全施設バリアフリー化*	国土交通省 農林水産省	
歩車分離式信号の運用の推進	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推進	警察庁	
建築物における事故防止対策の推進	建築物等の安全対策, <u>こどもが安心して利用できる環境整備</u>	国土交通省	
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	劇場で周囲に気兼ねなく観覧できる区画された観覧室設置推進	国土交通省	
子育てバリアフリーの意識啓発等の推進	子育てバリアフリーマップの作成・配布 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普及 「心のバリアフリー社会」の実現 (目標) 子育てバリアフリーマップの取り組みを全市町村で浸透	厚生労働省 国土交通省	
輸送分野における子育て支援活動の推進	タクシー事業者と子育て支援センター等の連携でのSTSの実証実験	国土交通省	
育児にかかる製品の安全性の確保	製品に関する事故情報の収集・調査の実施	経済産業省	

1) 旅客施設は1日の平均利用者数5000人以上の施設

会社と子育て支援センター等が連携しての輸送サービスとなりさらに応援プランにおいては大綱のめざす「輸送サービスの実証実験」がその内容として示された。プラスワンで目指した多項目の輸送サービスの実現の難しさ等により、応援プランにおいてはまずは実現に向けての実証実験から開始する姿勢が伺える。

育児グッズについては、安全性の確保のみが示された。

分析7) 2006年『新しい少子化対策について』

2006年6月『新しい少子化対策について』（少子化社会対策会議決定）において、新たな少子化対策の視点として、社会全体の意識改革や各発達段階ごとの対策、働き方の改革、国民運動の推進、安全対策等についてはふれられているものの、子育てバリアフリーと言われた点についての言及はない。よって新しい少子化対策の構造分析は行わなかった。都市環境整備に関しては、未就学期の⑧子どもの事故防止策の推進、小学生期の②スクールバスの導入など、学校や登下校時の安全対策、その他の重要な施策の中での家族用住宅、三世代同居・近居の支援のみとなっている。新しい少子化対策について自体が提言を多く含む性質のものであること、社会意識の改革等に焦点化していることなどから、都市環境整備に関してはプラスワン及び応援プランで十分に対応が進んでいるとして触れていないのではないかと考察もできよう。

分析8) 2007年『子どもと家庭を応援する日本』重点戦略会議

少子化社会対策会議は2007年2月『子どもと家庭を応援する日本』重点戦略会議（2007）閣僚と有識者で構成され少子化社会対策推進会議は廃止、重点戦略検討会議へと移行された。提言としては①働き方の見直しによるワークライフバランスの実現、②保育サービスなどの包括的な次世代育成支援の枠組みの構築の両方が推進されることが欠かせないとの概念の元に、未来への投資として効果的な財政投入の必要性を訴えた。よって、待機児童の解決や地域の子育て支援活動の充実が不可欠であるとされている。ここで現物支給という考え方の導入が注目され、具体的には保育所や放課後児童クラブなど保育サービスの提供等が重点的な戦略が必要であるとされている。

「もとより少子化対策の外延は広範にわたり、産科、小児科医の確保、奨学金や就学前教育費の保護者負担の軽減については、他の会議等でも検討が進められている。また、重点戦略策定に向けた議論の過程においては、職住近接などの住環境の問題、子育て家庭が移動しやすい交通の問題等についても課題として指摘された（下線部は筆者が追記）」

図7 子どもと家庭を応援する日本重点戦略会議提言における都市環境整備に関わる部分

図7に示す通り、都市環境整備に関わる記述は非常に一部である。その位置づけは少子化対策の“外延”とされ、原因のひとつであるとは言えるが今回の重点戦略の対象となるものではなく“課題”として示されたにすぎない。

分析9）2009年 子ども・子育てビジョン

子どもと子育てを応援する社会に向け、子どもが主人公（チルドレン・ファースト）、少子化対策から子ども・子育て支援へ、生活と仕事と子育ての調和の3つを基本コンセプトに発表されたのが子ども・子育てビジョンである。

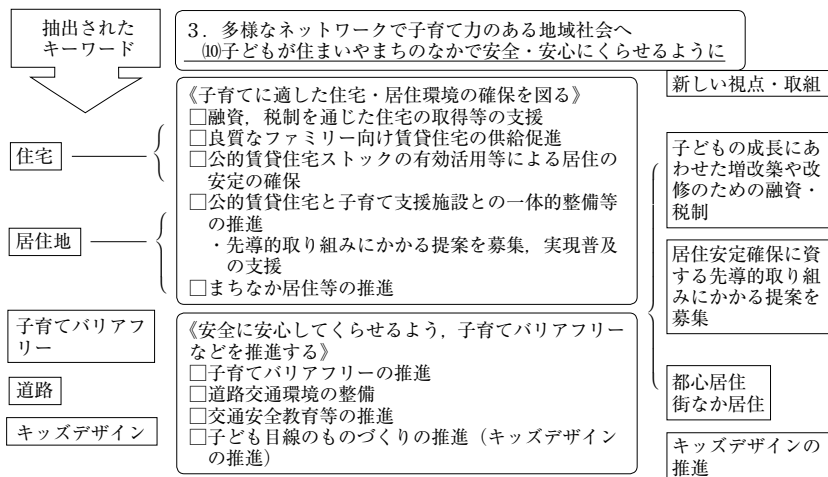


図8 子ども・子育てビジョンの都市環境整備の構造分析

子ども・子育てビジョンでは、住宅、居住地、子育てバリアフリー、道路、キッズデザインの5つがキーワードとして抽出された。キーワードそのものは目新しいものではないが、それぞれが新しい視点及び取組を行うところに特徴がある。住宅に関しては、子どもの成長に合わせた増改築や改修のための融資と税制優遇がうたわれた。今まではバリアフリー住宅として融資可能であったのは

特に高齢者や肢体不自由等の障害を持つ場合に限られており、子育てが対象となったのは初めてである。居住地に関しては、職住近接のための住宅地開発等ではなく、都心・街なかへの居住をすすめる方向へと転換し、さらに居住地の安定確保に向けての提案を広く募集する方法を採っている。行き詰った感のある居住地対策への打開策であろう。さらに育児グッズという考え方から子ども目線のものづくりとしてキッズデザインの推進が明記された。これは、育児用品製作のみならず、子育てバリアフリーの充実において授乳室や子どもトイレ、手すりやベビーカーなど移動に関わる製品等、都市環境整備に関連の深いもののデザインが含まれており、より配慮された使いやすさへの志向性がうかがえよう。

2). シークエンス分析

少子化対策・子育て支援施策において子育て・子育てキーワードのシークエンス分析を行った結果と考察を示す。

まずキーワードにはコンセプト・キーワードと項目キーワードがあると考えられる。

コンセプトキーワードは、新エンゼルプランで使われたバリアフリー、プラスワンで登場する子育てバリアフリーなど施策のコンセプトを示すと考えられる。

さらに項目キーワードは各施策の中で整備対象となった具体的項目である。

住宅 (8)・居住地 (8) 住宅・居住地は、従来の課題の見直しをはかった『新しい少子化対策について』及び最も重点を置くべき二つの課題のみを示した『重点戦略』以外のすべてで抽出された。エンゼルプランにおいて少子化の遠因と位置づけられて以来、子育て世帯への公共・民間住宅における供給と質の確保、職住近接を中心に、施策のなかで取り組まれてきたことになる。住宅と居住地は、ほかの子育てバリアフリー項目のように整備が終了するというものではなく、次々に子育て世代へ対応すべき特性を持つものであるため継続性が必須であるためであると考察できる。さらには、供給そのものが十分ではない可能性も考えられる。国土交通省(2010)の調査においても、“すまい”については、「対

象者に効果的な住まいを提供する仕組みの構築が期待される」と書かれているのみで、効果については特に示されていない。

道路 (5) 道路は連続性をほとんど持たず5回抽出された。エンゼルプランでも子ども・子育てビジョンでも抽出される。少子化・子育て施策のはじめから課題となり、まちづくり関連施策においても扱われ整備はすすみながらも課題は残ると考察できる。

子育てバリアフリーマップ (5) プラスワンにおいて子育てバリアフリーが開始されて以来、整備の推進のみならず、その情報を子育て主体や周囲に知らしめることの重要性を示したものであろう。

劇場 (4) 劇場については、優先入館及び料金サービスの二つが内容として示されてきたが、応援プランにおいての観覧室整備へと変更した。内容についての変遷はあるが、連続して抽出されたキーワードである。

STS (4) STSは、プラスワン以降4回抽出された。しかし、前述のとおり、その内容は幼稚園等の送迎サービスから買い物代行、支援センター等の送迎、など様々な取組みがあげられたが、応援プランにおいて実証実験が必要であることを示して以降、扱われていない。今後の検討課題となるであろう。

遊び場 (3) 遊び場は、初期の少子化・子育て支援施策であるエンゼルプラン・少子化対策推進基本方針・新エンゼルプランで連続して抽出された。しかしそれ以降にはみられない。考察としては、新エンゼルプラン以降のまちづくりの視点が子育てバリアフリーへうつり子どもの遊び場の充実については、施策の課題としては公園の安全などをとりあげたものであろうと考えられる。

段差 (3) 段差は子育てバリアフリーがコンセプトキーワードとして初出した少子化対策プラスワンより3回抽出された。キーワードとして抽出されない場合にも、歩道や建造物、公共施設のバリアフリーとして段差の解消は含まれてきたが、子育てバリアフリーのコンセプトが取り上げられて以来、項目として挙げられたと言えよう。

トイレ (3)・旅客及び車両 (低床電車・バス) (3)・託児室 (2)・授乳コーナー (2)
子育てバリアフリーの中心的取組として少子化対策プラスワン以降に示され

た。子ども・子育て応援プランにおいては、キーワードとしては抽出されなかったが、内容としては含まれていた。整備としては進められてきたものであると考察できる。

シックハウス (2) 少子化社会対策基本法・対策大綱、応援プランの2回で抽出された。シックハウス対策が住宅整備において根付いたと判断されたのかどうかの検討が必要である。

公園 (2) 公園は少子化社会対策基本法・対策大綱、応援プランで抽出された。しかし、内容としては公園の安全について示したものであり、公園の構造や種類等については初期の遊び場に含まれると思われる。

育児グッズ (2)・キッズデザイン (1) 少子化社会対策基本法・対策大綱では製品の研究開発推進、応援プランで安全性の確保、子ども・子育てビジョンではキッズデザインと変遷している。

総合的考察

子育て期に特有の問題 高齢者や障害者等の持つ障壁と子育て主体の持つ障壁には本質的な違いがある。吉田 (2009)・国土交通省 (2010) で指摘されたように高齢者や障害者等の障壁 (バリア) は恒常的なものであり、一方で、子育てにおける移動の障壁 (バリア) は一過性のものであるともいえる点である。つまり、子育て時期の移動の大変さは子どもの成長に応じて解決する、恒常的なバリアではなく発達移行に伴いのりこえられていくものと考えられているのではないかという仮説が生成される。

子育て支援施策の中の子育てバリアフリーの考え方は、決してハードの問題ではなく、「安心して子どもを生み育てる社会」であることが子育て主体あるいは次世代に伝わるためのものであることは繰り返し強調されてきた。安心して子どもを生み育てる社会であることが伝わるには時間がかかり、またわかりやすく伝える必要があろう。さらに、一過性のものであるからこそ、子育て主体が子どもを連れて外出をすることの意味づけが問われると思われる。さらに、子育てに特化したまちづくりをめざした場合には、「ベッドタウン」や団

地のように比較的近い年齢の人々が集中して住むような地域育児なり介護なりのサービスに特化され効率を上げることができるかもしれないが、世代的に再生産されにくくなる（大沢，2004）などの先行研究の知見もあり、持続可能なまちづくりにおいてはバリアフリーの実施とともに、ユニバーサルデザインの推進が不可欠となろう。

ユニバーサルデザイン大綱及びバリアフリー新法後 ユニバーサルデザイン大綱後においては、障害者・高齢者対策の先行は存在するものの、子育て・子育てへの配慮（子ども連れの外出、妊婦、子どもなどの表記）がみられる。障害者基本計画においては、障害者が自己選択と自己決定の下に社会のあらゆる活動に参加、参画する共生社会の実現が求められており、障害者が自らの能力を発揮し、自己実現できるように支援するための諸施策等が進められているように、成人が子育てを通して自己実現に向かうことができるような社会を目指して都市環境整備を行うことの重要性が必要であろうと思われる。

少子化の原因として 少子化対策・子育て支援施策においては、都市環境整備の視点は住宅・居住地の問題が少子化の背景になっているとされて以来、各施策において少子化対策の具体的項目として扱われてきた。しかし、いずれの施策においても第一義的な位置づけではなく、さらに重点戦略などで触れられないことから、直接的・緊急性をとまなうものではないとされてきた。よって重要性は認知され取り組みは進んではきたが、少子化の直接的原因として、あるいは子育て支援に必須の項目としては位置付けられていない。

項目の変化 まちづくりの視点においては、出現したキーワードは多岐にわたりそのシークエンスは一定ではない。住宅・居住地のように対象となる子育て主体が次々にかわるものについては継続した取り組みが必要であり、エンゼルプラン以降15年間の施策で扱われてきた。しかし、子育てバリアフリーのように、整備の推進がある程度すすんだと思われるのちには情報の周知や設備の運用へと視点を変える必要があるものもあった。

さらにキーワードの出現のシークエンスが一定でないことから、まちづくりにおける子育て・子育てへの視点は十分な検討がなされていないことがうかが

える。

子育てバリアフリーの登場 プラスワンにおいて出現した子育てバリアフリーというコンセプトは、まちづくりの中での子育て・子育てへの配慮を示した画期的な表現であろう。ユニバーサルデザインをふまえたバリアフリーの一面として意義深いものであると思われた。しかしその効果については明らかな研究はない。国土交通省（2010）の調査研究等においても推進事例等をあげるにとどまり、今後の調査研究が期待される。

今後の課題

まちづくり関連施策と少子化・子育て支援施策の両面において、まちづくりにおける子育て・子育ての視点は重要であることは確認できた。また、両施策において関連や連携が認められるが、まだまだ十分であるとは言い難い。住宅・居住環境の整備、ユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリーなど、その時期において最も解決すべき問題を含みながら内容は検討され整備の推進が行われているが、内容は一定でなく効果も明らかなではない。子育て・子育て環境を考えよりよいものにしていくためには、少子化・子育て支援施策とまちづくり施策の融合、連携は必須である。今後のさらなる整備推進、検討が望まれる。

施策の効果の検証 本研究においては、都市環境整備の不十分が少子化の原因であること、少子化解決に直接的に役に立つことを示すことはできなかった。施策の効果の検証としては、総務省行政評価局による行政評価の実施や、各地方自治体単位で行う行政評価、あるいは各省庁で行う調査研究があげられるが、人口問題審議会（1997）の「少子化に関する基本的考え方について－人口減少社会、未来への責任と選択－」等においてもまちづくりの視点は含まれず、国土交通省の調査研究（2010）においてもその効果の検証は十分とは言い難い。今後、少子化の原因とならずとも少子化に歯止めをかける要因としてまちづくりの取り組みに効果があるのかについての検証や実証研究が必要であるといえよう。

具体的施策の精査 具体的項目が一定でなく、また多岐にわたることについ

てその整備状況の確認と効果等評価の必要性は今後の課題である。しかし、少子化・子育て支援として町づくりの視点が必要なことは施策の中で一貫して取り上げられてきたことは評価ができる。応援プランの巻末「検討課題」において「社会全体で次世代の育成を効果的に支援していくため、地域や家族の多様な子育て支援、働き方に関わる施策、児童手当等の経済的支援など多岐にわたる次世代育成支援施策について、総合的かつ効率的な視点に立って、その在り方等を幅広く検討する」とされており、すなわち広範囲にわたる施策については課題を検討していくことが必要であり、すべての課題を解決する必要はないという姿勢であることがうかがえる。少子化の直接的原因とは言えなくともまちづくりの視点が子育て期・成人期の自己実現を支えるものであること、社会全体が子育て・子育てに配慮をしていることを伝えることのあり方の検討が今後さらに必要であろうと思われる。

引用文献

内閣府HP（共生社会政策統括官少子化対策）

日本の将来推計人口（平成14年1月推計）（2002）国立社会保障・人口問題研究所

<http://www.ipss.go.jp/pp-newest/j/newest02/newest02.pdf>（2010.9.15）

少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kodomoplan/p-mokuji.html>（2010.9.15）

新しい少子化対策について

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kaigi/about/taisaku.html>（2010.9.15）

「子どもと家族を応援する日本」重点戦略の策定方針について

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kaigi/hosin6.html>（2010.9.18）

「子どもと家族を応援する日本」重点戦略の決定等について

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kaigi/ketei.html>（2010.9.18）

「子どもと家族を応援する日本」重点戦略

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kaigi/decision.pdf>（2010.9.18）

子ども・子育て新システムの基本的制度案要綱

<http://www8.cao.go.jp/shoushi/kaigi/kettei10/pdf/s1.pdf> (2010.9.18)

厚生労働省HP (2010)

今後の子育て支援のための施策の基本的方向について、

<http://www.whlw.go.jp/bunya/kodomo/angelplan.html> (2010.10.1)

当面の緊急保育対策等を推進するための基本的考え方

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/hoiku-taisaku.html> (2010.10.1)

少子化対策推進基本方針について (少子化対策推進基本方針要旨)

http://www1.mhlw.go.jp/topics/syousika/tp0816-2_18.html (2010.10.1)

新エンゼルプランについて (重点的に推進すべき少子化対策の具体的計画について)

http://www1.mhlw.go.jp/topics/syousika/tp0816-3_18.html (2010.10.1)

少子化対策プラスワン (要点)

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2002/09/h0920-1.html> (2010.10.1)

少子化対策プラスワン (要点)

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2002/09/dl/h0920-1a.pdf> (2010.10.1)

少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2004/12/h1224-4c.html> (2010.10.1)

次世代育成支援に関する当面の取り組み方針 (概要)

<http://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/seisaku/syousika/0314-1.html>

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/jisedai-suisinhou-shushi.html> (2010.10.1)

次世代育成支援対策推進法の概要

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/jisedai-suisinhou-gaiyou.html> (2010.10.1)

次世代育成支援対策推進法

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/pdf/jisedai-suisinhou.pdf> (2010.10.1)

行動計画策定指針 (概要)

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/koudou-gaiyou.html> (2010.10.1)

行動計画策定指針

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/koudou-zenbun.html> (2010.10.1)

少子化社会対策基本法の概要

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/shousika-gaiyou.html> (2010.9.15)

少子化社会対策基本法

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/shousika-honbun.html> (2010.9.15)

子ども・子育て応援プランのねらい

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/ouenplan-nerai.html> (2010.9.15)

子ども・子育て応援プランの特徴について

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2004/12/h1224-4a.html> (2010.9.15)

子ども・子育て応援プランの概要について

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2004/12/h1224-4b.html> (2010.9.15)

「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について」(子ども・子育て応援プラン)

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2004/12/h1224-4c.html> (2010.10.1)

子ども・子育てビジョンの概要

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/pdf/vision-gaiyou.pdf> (2010.10.1)

子ども・子育てビジョン～子どもの笑顔があふれる社会のために～

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/pdf/vision-zenbun.pdf> (2010.10.1)

少子化に関する基本的考え方について-人口減少社会、未来への責任と選択(人口問題審議会)

<http://www1.mhlw.go.jp/shingi/s1027-1.html> (2010.10.1)

子育て支援策等に関する調査研究報告書

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2003/05/h0502-1a.html> (2010.10.1)

国土交通省総合政策局 (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研究. 国土交通省

大沢真理 (2004) ユニバーサル・サービスのデザイン. 福祉と共生の公共空間. 有斐閣

総務省 (2010) 総務省行政評価局パンフレット. 総務省

吉田ゆり（2009）まちづくり法とその施行に見る子育て・子育てへの視点－公共空間における移動。子育てバリアフリーについての一考察。鹿児島純心女子大学国際人間学部紀要, 16. 117-131.