

多様な利用者像を想定した交通環境政策

紀伊雅敦
Kii, Masanobu

外国論文研究会
(財)日本自動車研究所総合研究部
前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

1 はじめに

交通の利用者は本来、多様なものである。仕事場へ急ぐ会社員もいれば、観光地への旅行を楽しむ人、子供を抱えた母親、杖をつく老人、視聴覚や四肢が不自由な人もいる。かつて輸送力が不足していた時代には、ピーク時の交通需要を処理しうる輸送容量を確保することが交通施設整備の目的であり、その利用者像は主に通勤する生産年齢の男性であった。輸送力の確保がある程度達成された現在、多様な利用者の社会参加を担保するための交通政策が改めて求められている。例えば、多くの鉄道駅の構内では交通バリアフリー法に基づき施設の改良が進められるなど、多様な利用者像を想定した交通政策は着実に推進されているが、駅周辺街路などにおける対策は必ずしも十分とは言えず、一層の努力が求められている。

同時に、交通政策においては環境問題への対応も求められている。自動車依存の進展とそれに起因した大気汚染物質の増大に対し、様々な施策が実行されているものの十分な成果を得られていないのが現状である。交通部門における環境対策はエネルギー効率の改善や排出原単位の削減などの技術的な対策と共に、より環境負荷の低い公共交通への需要のシフトなど、人々の交通行動に直接働きかける対策も求められている。このときも多様な利用者の特性を把握することが必要なことは言うまでもない。

紹介する論文は、利用者の多様性を表す軸として、特に性別に着目したものであり、女性の社会参画の先進国であるスウェーデンにおける、交通行動と環境対策に対する意識の男女差を調査・分析したものである。そこでは「女性は男性より持続可能な交通を受け入れやすいか？」という命題を検証している。自動車の利用行動はその人の置かれた状況に依存するため、単純にその利用意識と行動を結びつけることはできないと断りながらも、上述の命題は潜在的に成立していると結論づけている。

2 紹介論文の概要

この論文¹⁾の分析には1996年にスウェーデン政府の指示の下に行われた意識調査を用いており、有効回答数は1180で、ほぼ男女同数の回答を得ている。スウェーデンにおいても、女性はパートタイム勤務が多く^{注1)}、免許保有率は低く、また、交通目的では男性は通勤、業務が多いのに対し、女性は子供の世話や買い物など家事目的が多い。しかし、年齢、世帯所得、雇用形態、居住地域などでセグメントしたデータを見ても、自動車の利用行動に有意な男女差が見られており、これらの社会的な立場の差を割り引いてもなお差が存在することを示している。

なお、調査項目は多岐にわたっており、全てを紹介することはできないが、結果を要約すると、男女とも自動車は現代社会において不可欠であるとしながらも、環境に対する危機意識や自動車利用と環境問題の因果関係の認識、自動車利用に対する罪悪感、自動車利用削減策の期待される効果と賛同、等について男女間に有意な差があるとされ、女性は男性より環境問題を深刻に捉えており、そのために自動車利用を抑制すべきと考えている、とされている。

なお、自動車削減策について、「安い公共交通運賃」と「公共交通サービスの拡充」は男女とも効果的であると認識しているが、女性の方が有意に高い認識を示している。一方、有料道路制や燃料税の増徴については相対的に効果が低いと認識しており、かつ男女間での有意な差はない。

ただし、このような性差が生ずる原因については分析されておらず、他の研究結果との整合性、および交通手段についての嗜好や環境に対する認識の差など、一般的な言及に留まっている。しかし、男女間で交通の利用と環境影響への認識に有意な差が存在することから、この知見を今後の持続可能な交通システムの構築に役立てるべきであるとまとめている。

紹介論文では男女の自動車利用に関する意識差に焦点を当て、それ以外の要因の影響を極力排するよう注意しているが、一方で、男女間の自動車利用の可能性や社会や家庭における立場の差が、利用行動や意識に影響していることも示している。同様なことは、英国、米国に限らず、当然我が国でも認識されているが、それに対する行政、学会の取り組みには大きな差が存在する。論文で用いられた調査は交通政策検討の基礎資料とすべくスウェーデン政府の委託を受けて行われたものであり、交通政策において男女間の意識差も政策上留意されている。英国においては交通省が公共交通サービスの質の向上を図るためのチェックリスト²を作成し、男性、女性の社会、家庭に置ける立場の違い等、詳細な社会的セグメントを考慮した交通施策の重要性を示し、実際に地方政府における交通部門の内部評価に用いられている。米国ではFHWAの出資で女性の交通問題に関する会議³が開かれており、またTRBにおいても女性に関連する交通部門における学術的、政策的課題を検討するための特別委員会⁴を設けるなどの取り組みがなされている。

一方、我が国では、交通調査における女性の交通行動の把握など、現状を捉える努力はなされているものの、各個人の状況と交通行動との関連や、交通行動における意識など十分把握されておらず、また政策的にはその課題すら十分認識されていないといえよう。もっとも、これまで我が国では、家庭や社会における男女の役割を固定的なものとして捉える傾向にあったといえ、交通政策上は交通行動の男女差をステレオタイプ的に扱うことで十分と考えられていたのであろう。しかし、女性の社会参画が進展するに従い、家族構成、就業の有無・形態、居住地と勤務地の位置関係などにより、女性は従来以上に様々な生活パターンを持つようになっている。同時に、男性の生活も育児や家事の分担など従来のステレオタイプには当てはまらない人が増えつつある。当然、多様化するライフスタイルに応じて交通に対するニーズも異なり、全ての人により満足度の高い交通サービスを提供する上での政策課題を把握するためには、男女間の差のみならず、男性、女性の 카테고리内の差異を考慮した、交通行動や意識の調査・分析が求められると考えられる。

紹介文献で得られた結論、「女性は男性より持続可能な公共交通システムを潜在的に受け入れやすい」という命題は、男女に限らず、高齢者と中高年、健康者と障害者、都心居住者と郊外居住者など、様々なセグメントからみて検証すべきものであり、各セグメントの特性を考慮することが多様な利用者像を前提とした交通政策に求められる。むしろ、紹介論文においても男女のみならず、学歴や年齢、所得などにより多様なセグメントがなされているが、交通政策上、男女の意識差のみを切り口としてまとめることは、政治的な効果は別として、不十分に思われる。

ただし、この命題が、もし我が国でも成り立つとするならば、女性の社会参加の進展は、公共交通の衰退と自動車依存の進展過程を示したミシャン・パラドックス⁵のプロセスを逆転させられる可能性が考えられる。すなわち、需要の増加とサービス向上のポジティブフィードバックである。上記命題は、あくまでスウェーデンでのみ検証されたものであるが、環境政策、交通政策、女性政策を結びつけ、それらの政策課題に同時に取り組むことの重要性を示唆するものと言えよう。

このような総合的政策の前提として、多様なセグメントの嗜好とニーズの把握が不可欠であり、そのための今後の調査・研究において、紹介文献は参考になるものと思われる。

注

注1) ただし、男性に比して多いという意味であり、女性労働者に占めるパートタイム労働者の割合を見ると日本や英国では40%程度であるのに対して、スウェーデンでは20%程度とその割合は低い⁶。なお、スウェーデンのパートタイム勤務はその職務や待遇、福利厚生など、勤務条件に関して正社員と差がなく、我が国の状況とは大きく異なっている。

参考文献

- 1) M. Polk: "Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?" Transport Research Part D 8, 75-95, 2003
- 2) Department for Transport, "Women and public transport: The checklist", http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft_mobility_506789.hcsp,
- 3) Women's travel issue, Proceedings from the second national conference, FHWA, U.S.DOT, 1996, <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/wtipage.htm>
- 4) Women's Issues in Transportation - Research Problem Statements-, Transportation research E-Circular, 2000, <http://gulliver.trb.org/publications/circulars/ec023.pdf>
- 5) ミシャン, E.J., 経済成長の代価(都留重人監訳) 岩波書店, 1971
- 6) 内閣府, 男女共同参画白書, 2003