

大阪商業大学学術情報リポジトリ

子育て支援と交通政策ーフランスの都市交通政策に着目してー

メタデータ	言語: ja 出版者: 大阪商業大学共同参画研究所 公開日: 2020-06-09 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 湯川, 創太郎, 南, 聡一郎, YUKAWA, Sotaro, MINAMI, Soichiro メールアドレス: 所属:
URL	https://ouc.repo.nii.ac.jp/records/925

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



子育て支援と交通政策

— フランスの都市交通政策に着目して —

湯 川 創太郎
南 聡一郎

1. はじめに
2. 子育て世代のモビリティ、その現状と課題
3. フランスにおける公共交通施策と子育て支援施策
4. 統計資料と実地調査で見出された課題点
5. まとめ
6. 補論 フランスの子育て支援と家族手当金庫

1. はじめに

2015年に日本の人口は、それまでの増加から減少に転じた。日本の人口減少は、急速な少子高齢化が伴っていることが問題であり、総務省「人口推計」によれば、2018年度の日本の65歳以上人口は3558万人（総人口の28.1%）であり、その割合は21世紀後半には40%程度まで増加することが見込まれる。これに対し、若年者の人口は減少を続けており、2015年の0～14歳人口は1542万人（同12.2%）で、21世紀後半には10%を切るが見込まれている¹⁾。急激な少子高齢化は、高齢者を支える担い手の減少、財政負担の面から望ましくない。そのため、若年人口の維持、その為の出生率の向上が望まれる。しかしながら、日本の合計特殊出生率は、2018年の数字で1.43であり、2005年の1.26に比べて若干の回復を見せているものの、人口の維持に必要な2.0に比べると低い値にとどまっている²⁾。政府は2016年に出生率の1.8への向上を目的に掲げ、各種の取り組みを行っている³⁾が、なかなか上昇しないのが実態である。さらなる出生率の向上を目指すにあたっては、これまでの施策に留まらない試みが重要になると考えられる。

本研究では、交通政策と少子化対策の関りという視点から、この問題へのアプローチを試み

る。令和元年版の「少子化社会対策白書」では、「結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会づくり」の一つの方策として、(妊娠中の方や子供連れに優しい施設や外出しやすい環境整備)を取り上げている⁴⁾。男女を問わず、仕事と家庭を両立する事が求められる今後の社会においては、子供を連れた家族が円滑に移動できる環境が求められ、また保育施設などへの円滑なアクセスも求められる。また、青年期の子供を有する家庭では、子供の通学手段の確保、またそれが低廉な費用で利用できることが重要になると考えられる。しかしながら、日本の交通政策においては、「高齢化」への対応が重視され、少子化を意識した施策は十分に行われているとは言えない。

子育て世代⁵⁾の交通を考えるにあたって、もう一つ考慮しなくてはならない問題は、近年の自動車抑制を企図した交通政策である。地球環境問題や都市中心部の活性化、道路混雑の解消といった観点から、近年陸上交通政策では自家用車の抑制と、公共交通の役割が重視されるようになってきている。確かに、公共交通による移動、また都市がそれに特化する事は、自動車の運転が難しい高齢者や障害者、青年期の子供を持つ家庭にとっては望ましい事かもしれない。他方、乳幼児や低学年の学童を持つ家庭のモビリティの確保という点からは疑問符が付く。買い物や職場との往来、子供の送迎といった事は自動車であれば、一度に行うことができるが、公共交通で行うには様々な負担がある。現状では、自動車を抑制して公共交通を優先する施策は現状では限られた地域でのみ行われている事だが、こうした試みが徐々に広まる現状を鑑みるに、子育て世代の交通のあり方を整理検討する事は重要であると考えられる。

本稿では、こうした問題に関して、フランスの交通政策の事例調査をふまえた検討を行う。フランスは一度低下した出生率を2.0台に回復させた子育て施策の先進地であると同時に、都市交通を活性化させ、中心市街地の活性化を試みている公共交通政策の先進地であるという特徴を持つ。同国では子育て世代の支援と交通政策とのかかわり、例えば中心部の自動車流入規制と家族連れのモビリティ性といった問題をどのように考えているのであろうか。本研究では、交通政策に関する近年の動向、日本の子育て世代のモビリティの実態を確認したうえで、フランスで行われた2008年国内交通・旅行調査の個票データの集計結果、2020年1月に行った実地調査を通して、その実際についての考察を加えていく。

なお、フランスの高い出生率、子育て支援については、既に邦文の既存研究でも報告、分析がなされているが、文献の中の記述にはばらつきがある。本稿では、フランスの子育て支援で重要な役割を果たすと考えられる、家族手当金庫(Caisse Allocations Familiales, CAF)の概要についても補論の中で紹介していく。

2. 子育て世代のモビリティ、その現状と課題

(1) 交通政策基本法と少子高齢化

近年、モビリティ、すなわち人々の移動性についての議論が盛んに行われるようになってきている。モータリゼーションの進展により、車を持つ人、運転できる人とそうでない人のモビリティに格差が生じるようになったのは高度成長期であり、そうした格差を埋めるために公共交通機関を支援する施策には半世紀ほどの歴史がある。それを発展させる形で、交通に関する諸施策に対する基本理念を基本法として定め、施策を総合的に進めようという機運が今世紀になって生じたのである。まず、2007年に地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に行うための法律として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化法と略す）」が定められ、その後、2013年に、交通政策基本法が定められている。

この2つの法律の特徴は、交通に関する政府の責任を明確にしたこと、施策を円滑に実行するための交通計画の策定の手順を定めたこと、交通手段・事業者ごとにばらばらに行われていた施策を統合的に行うこと、の3つに要約される。2つの法律が定められる以前には、公共交通は、鉄道事業者を対象とした鉄道事業法、バスやタクシー事業者を対象とした道路運送法といった個別の法律で規制されていたが、その目的は規制により安定的な事業運営を促すというもので、人々が必要とする交通サービスの提供を直接に規定するものではなかった。また、首都圏や近畿圏においては、交通政策を審議する審議会の中で、都市圏の都市鉄道を中心とした公共交通の整備方針が議論され、答申という形で計画が策定されていたが、その対象は大都市圏に限られるものであった。

交通政策基本法は、交通に関する施策の推進に関し、日本の社会経済情勢の変化に対応するように実施する事、国・地方公共団体、交通関連事業者、住民など、交通に係る各主体の連携や責務、その具体的な実施に向けた交通政策基本計画の策定手順を定めている。また、活性化法の中では、交通政策基本法の理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」を形成できる事を定めている⁶⁾。現在の社会情勢を踏まえ、より包括的な取り組みを行う制度が構築されたのである。

交通政策基本法と交通政策基本計画の議論は多岐にわたる⁷⁾が、少子高齢化に関する項目を確認したい。この法律では、社会経済情勢の変化として「急速な少子高齢化」をまず取り上げている。また、2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画に於いては、随所に少子高齢化に関する記述がある。しかし、計画の冒頭にある「自家用車を運転できない高齢者の移動手段

としての公共交通の重要性⁸⁾」という記述にあるように、その対象とするものは高齢者である。子育て世代に関係する支援項目としては、「乳幼児を同伴するもの」のバリアフリー（交通車両や関係施設における円滑な移動を可能にする構造）の促進が、高齢者、障害者と並んで必要とされることが記されているに留まる。

(2) 日本における子育て世代のモビリティの実態

子育て世代の移動の実態はどのようなになっているのだろうか。

国土交通省は、「全国都市交通特性調査（旧全国都市パーソントリップ調査）」を5年おきに実施している。この調査は、人々が通勤、通学、通院、買い物と行った日常の移動をどのような交通手段で行っているのかについて、全国70の都市圏、合計3万5000人を対象に行うものである。年齢別の集計結果に加え、30歳代の回答者に関しては世帯構成を区分した集計結果が公表されている。これを元に、子供を持つ世代や若年世代の交通行動を確認する事にする。

表1に、平成27年度の全国都市交通特性調査の結果表⁹⁾より抜き出した、各年代の日常生活における交通手段の割合を示す。

まず、年齢層別の近年の特徴として、生産年齢人口に属する20～59歳の自動車分担率が、高齢者と比べて必ずしも大きくない事が挙げられる。三大都市圏における平日の移動で、20歳代、30歳代の自動車の分担率は60歳代～80歳以上の分担率を下回る（但し、後期高齢者に関しては、他の人が運転する自動車に同乗するケースが多い）。休日の行動については生産年齢人口に属する年齢層の自動車分担率が高まる傾向にあるが、それでも、30～39歳の自動車分担率が52.3%であるのに対し、60～69歳の自動車分担率が51%など、生産年齢人口に属する世代と、高齢者の自動車分担率の差は大きくはない。

また、三大都市圏の平日、休日共に、10代～30代の若い世代が比較的公共交通を多く利用する構図がみられる。高齢者の公共交通利用については、地方都市圏の平日の80歳以上、休日の70歳代以上で平均を上回るが、若い世代ほど突出した傾向がみられない。この傾向は近年になって見られるようになったもので、図1のように平成17年と27年の調査結果を比較すると、若年世代の自動車分担率は減少傾向、高齢世代の自動車分担率は上昇傾向にある。図2のように若年世代は自動車の代わりに公共交通を利用する傾向があり、それは公共交通ネットワークの充実している三大都市圏のみならず、地方都市圏でも見られることが特徴である。

また、全国都市交通特性調査では、30代に関して「単身世帯」「夫婦のみ」「子供がいる」の3つの世帯構成を区分して集計している。「子供がいる世帯」は前述の生産年齢人口一般の傾向に反して自動車分担率が高い傾向がある。30代の平均値と比べても、他の世代と比べても高

表1. 全国の都市圏における、日常の移動における各交通手段の割合

		平日			休日		
		公共交通	自動車	自転車・徒歩	公共交通	自動車	自転車・徒歩
三大都市圏	5～9歳	3.3%	22.0%	74.7%	9.3%	68.0%	22.8%
	10～19歳	33.0%	6.7%	60.0%	22.3%	41.1%	36.2%
	20～29歳	52.3%	21.9%	21.8%	34.0%	36.7%	25.5%
	30～39歳	35.7%	33.8%	27.1%	20.2%	52.3%	25.7%
	子供がいる	24.6%	42.3%	30.4%	11.7%	64.1%	23.7%
	40～49歳	34.7%	35.9%	27.1%	16.5%	55.8%	25.4%
	50～59歳	31.8%	40.7%	25.4%	14.9%	60.1%	23.5%
	60～69歳	23.2%	39.3%	35.4%	13.0%	51.0%	34.3%
	70～79歳	18.4%	37.7%	41.3%	16.8%	45.0%	37.0%
	80歳～	18.1%	40.3%	40.5%	17.1%	42.6%	39.0%
	合計	30.9%	31.5%	35.4%	18.3%	50.7%	29.3%
		平日			休日		
		公共交通	自動車	自転車・徒歩	公共交通	自動車	自転車・徒歩
地方都市圏	5～9歳	1.2%	35.5%	63.3%	1.2%	77.4%	21.2%
	10～19歳	12.6%	14.4%	72.3%	5.7%	54.5%	39.4%
	20～29歳	12.1%	54.5%	28.3%	8.0%	68.9%	20.2%
	30～39歳	6.9%	68.5%	20.9%	4.1%	78.7%	15.9%
	子供がいる	4.5%	73.8%	18.7%	1.4%	85.0%	13.1%
	40～49歳	6.7%	69.8%	20.7%	3.1%	78.7%	16.8%
	50～59歳	7.5%	68.2%	21.1%	3.4%	78.0%	16.8%
	60～69歳	5.0%	68.9%	23.6%	4.0%	73.3%	20.6%
	70～79歳	5.6%	62.3%	29.4%	5.1%	64.8%	28.3%
	80歳～	10.7%	49.8%	37.5%	6.6%	58.1%	33.5%
	合計	7.5%	58.8%	31.1%	4.3%	72.3%	21.8%

注：公共交通は電車・バスの合計、自動車は自ら運転するもの、同乗しているものの合計、尚、自動二輪車の数値を割愛している。

表中の「子供がいる」は30～39歳の子供がいる世帯に属する個人の交通手段の割合を示す。

出典：平成27年度全国都市交通特性調査

い傾向にある。

こうした状況に、交通政策は対応できていると言えるであろうか。前述のように、交通政策基本法や交通政策基本計画は、自動車を利用できない高齢者の存在を強調するが、現在、公共交通を利用する割合が多いのは若い世代である。勿論、若い世代のほうが不自由なく自動車を利用できることが議論の前提にあると考えられるが、その場合でも、高齢者のみならず若い世代が利用できるような公共交通を考える事は重要であると考えられる。また、子供を有する世

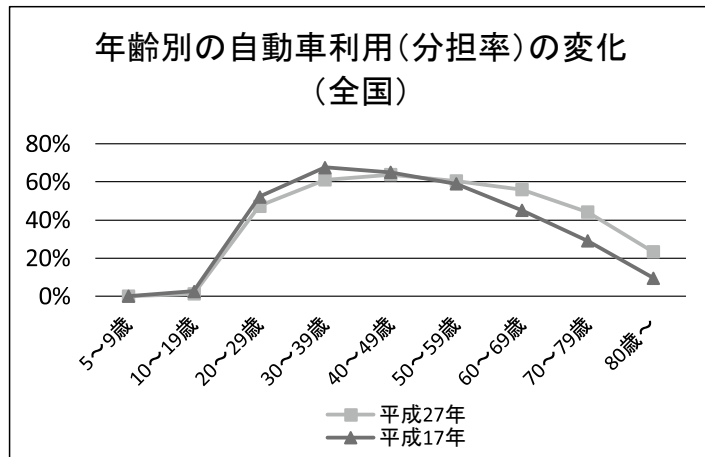


図1. 年齢別の自動車利用(分担率)の変化(全国)

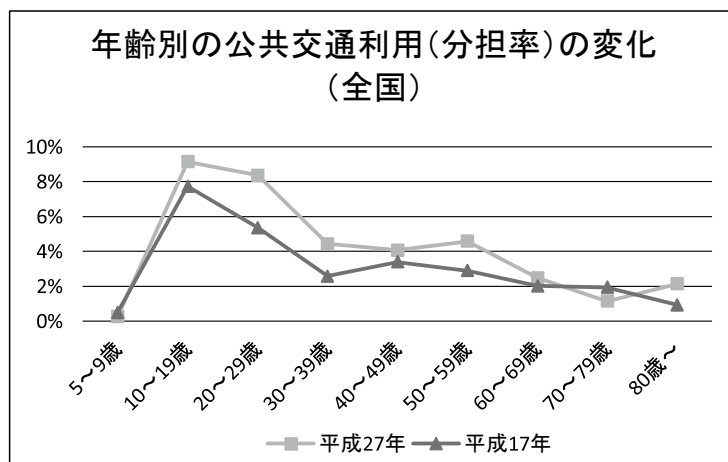


図2. 年齢別の公共交通利用(分担率)の変化(全国)

代における自動車利用の多さに関しては、子供を連れて移動をする際に、自動車を使うことが便利である事によるものであると考えられるが、これは望ましい状態なのであろうか。

3. フランスにおける公共交通施策と子育て支援施策

(1) 先進国の交通政策の転換とフランスの交通政策

日本の交通政策を考える上で、一つの参考事例になるのは、海外の先進国の動向である。ア

アメリカや西ヨーロッパは日本よりも自動車の普及が早く、日本に先駆けて都市公共交通の経営が困難になる傾向がみられた。その為、都市交通の支援や、自動車利用とのバランスをどのように規制していくかが日本より早く問われたのである。

本稿で対象とするフランスは1982年に国内交通基本法を定めているが、同様の試みは他国でも見られる。例えば、アメリカでは1962年に当時のケネディ大統領が、都市の発展を援助し、自動車と大量輸送機関の均衡を図って都市交通の整備を行なう事を強調する運輸教書を発表し、翌年の1963年に都市の公共交通に支援を行う事を目的とした都市大量輸送法が制定された。この法律は数年ごとの改訂で対象とする範囲を広げ、現在の米国陸上交通修繕法（Fixing America's Surface Transportation Act 2015年制定）に発展している¹⁰⁾。イギリスでは2000年に、地方自治体に交通計画の策定を求める新運輸法が制定され、ドイツでは、1996年に、それまで大都市で行われていた共通運賃などの施策が全国的に拡大する契機となる「公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律」（各州に地域交通の運営・計画の権限を付与）が制定されている¹¹⁾。4か国の法令とも、交通に関する政府の責任、交通計画の策定の手順、施策を統合的な実行についての記述があるという点が日本の交通政策基本法、活性化法と共通している¹²⁾。

このように、各国で事例がみられる中で、フランスの交通政策を紹介する意義は、少子化対策以外に2つ挙げられる。一つは、フランスの現代の地域交通政策の基本となる交通法典（国内交通基本法の条文を統合する形で2010年に制定された）の中で、交通権を定めている事、である。フランスの交通法典では、(1) 個人が移動する権利 (2) 手段選択の自由 (3) 財の輸送を自ら輸送するのか、自身が選んだ組織や企業にゆだねるかどうかの自由 (4) 交通手段とその利用方法に関して利用者が情報を受ける権利 の4つを交通権として定めている。さらに、交通権の進展により、「アクセス、質、とくに公共に開かれた交通手段の利用に対する価格や費用の面で、合理的な状態で利用者が移動できることを可能にする」とし¹³⁾、この交通権を同法の定める諸施策の基礎としているが、交通権を定める条文は他国の類似の法令では見られないものである。

もう一つは、同法の都市圏交通計画の項目を規定する条文（L-1214-2条）の中で、環境への配慮、道路混雑の緩和と言った条文と並んで「社会および都市の結びつきを強化させること」を都市圏交通計画策定の際に目標として満たさなければならない、とする条文がある事である。同条文の記述の中には「家族やグループでの公共交通を促進する運賃制度の充実」があり、個別の規定とはいえ、「家族」を明示している事は特筆すべき点と考えられる。

(2) ライトレールの敷設、バス路線の拡充

フランスにおける交通政策のもう一つの特徴は、交通法典における交通権、また、「社会および都市の結びつきを強化させること」を実現するために、交通インフラ、バス、及びバスと地下鉄の中間程度の輸送力を有するライトレールの建設を近年盛んに進めている事にある。

ライトレールは、日本でもいくつかの都市で運行されている路面電車を近代化したもの、と言えわかりやすい。日本の大都市でかつて盛んに運行されていた路面電車が廃止されたのと同様に、フランスでもかつて盛んに運行されていた路面電車は1980年代にはわずか3都市が残るのみとなっていたが、1982年の国内交通基本法制定などを契機に見直され、新設が進んだ（表2）。

フランス語ではどちらも「トラム（Tram）」と呼ばれるが、旧来の路面電車と1980年代以降に新設されたライトレールには様々な違いがある。大きな違いは、接続型の車両を用いて一編成当たりの輸送力を大幅に増加させている点と、市街地の街路を走行するものの、ほとんどの

表2. フランスの都市圏におけるライトレールの開業状況

都市名	人口	開業年	延長	乗客数 (万人) (2013年)	都市名	人口	開業年	延長	乗客数 (万人) (2013年)
ナント(Nantes)	96.2	1985	42.2	7,120	クレルモン＝フェラン (Clermont-Ferrand)	48.2	2006	15.2	1456
グルノーブル(Grenoble)	68.8	1987	34.2	4,568	ル・マン(Le Mans)	34.7	2007	19	1,380
パリ／イルドフランス都市圏 (Paris/Île-de-France)	1256.9	1992	103.8	25,514	マルセイユ(Marseille - Aix-en-Provence)注3	175.6	1892注1	12.7	1,673注4
サンティエティエンヌ(Saint- Étienne)	52	1881注1	11.7	2,111	ニース(Nice)	100.6	2007	9.8	2,851
リール(Lille)	118.8	1909注1	22	969	トゥールーズ(Toulouse)注3	134.5	2010	16.8	498注4
ルーアン(Rouen)	66.5	1994	15.1	1,709	ランス(Reims)	32.2	2011	11.2	1,436
ストラスブール(Strasbourg)	78.6	1994	42.2	7,128	アンジェ(Angers)	42	2011	12.3	837
モンペリエ(Montpellier)	60.8	2000	57.9	5,842	ブレスト(Brest)	32	2012	14.3	1,061
ナンシー(Nancy)注2	43.5	2000	11	962	ディジョン(Dijon)	38.5	2012	18.9	2,022
オルレアン(Orléans)	43.5	2000	29.4	2,000	ル・アーブル(Le Havre)	28.9	2012	13	1,486
リヨン(Lyon)注3	231	2001	46.2	6,503注4	トゥール(Tours)	49.4	2013	14.7	n/a
カーン(Caen)注5	42	2002	15.7	1,167	ブザンソン(Besançon)	25.1	2014	14.5	n/a
ボルドー(Bordeaux)	123.2	2003	59.2	7,473	オーバーニュ(Aubagne)	マルセイユ 都市圏内	2014	2.8	n/a
ミュルーズ(Mulhouse)	28.5	2006	16.3	1,362	アヴィニョン(Avignon)	52.9	2019	5.2	n/a
ヴァランシエンヌ (Valenciennes)	36.9	2006	33.8	598					

注1：既存の路面電車を近代化したもの。サンティエティエンヌは1991年、1994年、マルセイユは2008年に近代化（車両更新、路線延長など）が行われている。

注2：ゴムタイヤ、案内軌条を用いたライトレールを採用している。

注3：リヨン、マルセイユ、トゥールーズにはライトレールとは別に地下鉄が存在する。

注4：2012年の数字を用いている。

注5：ナンシーと同様、ゴムタイヤ方式で開業したが、2019年に鉄軌条に改められた。

出典：都市圏人口についてはフランス国立統計経済研究所の都市圏人口の情報、各都市のライトレールの情報については、GART（2015）を元に作成（一部現地情報を元に著者が補足）

区間を専用の走行区間とし（軌道を芝生敷として、物理的に自動車の侵入を抑制する事も多い）、信号を優先的に青にするといった工夫により速達性を高めている点である。郊外では、一般の鉄道と同様の軌道を設置して高速運転を行うケースや、一般の鉄道に乗り入れるケースも見られる。また、車両は低床のものを用い、比較的大きなプラットフォームを設置する事で、乗降時間の迅速化や高齢者や障害者、ベビーカーを押す子供連れの家族などでも気軽に乗降が可能になっている点も特徴である。日本において同種の輸送量を有する交通機関としては、1970年代より普及したゴムタイヤで専用の軌道を走行する新交通システムやモノレールが存在するが、それらに比べるとライトレールは建設費が低いのも特徴である。



写真1. ライトレールと停留所の様子（ヴァランシエンヌ都市圏）
（2020年1月6日筆者撮影）

フランスの都市交通に関しては、トラムのみならず、バス輸送の拡充が図られているのも特徴である。表3は、フランスの都市公共交通の供給量（各交通機関の走行キロ数）を記した表であるが、イルドフランス大都市圏、すなわちパリを中心とした首都の大都市圏においては、1992年に開業したライトレールの延伸が進み、地下鉄の運行回数の増加が図られると共に、バスの運行距離数も2001年から2016年の15年間で17%ほど増加している。これは、イルドフランス都市圏の人口増加（およそ10%程度）に比べて大きく、地下鉄や鉄道駅から離れた場所に住む人のアクセスの改善に積極的に改善されている。なお、ライトレールに加え、専用道路を整備してバスの輸送力、速達性、定時性の向上を図ったBRT（バス急行輸送システム）の導入を進んでおり、今回調査を行ったメス市（2016年の都市圏人口39.1万人）など、ライトレールのように都市の公共交通の軸に据える都市や、リヨン市のように地下鉄やライトレールの補完手段として導入する都市がいくつか存在する。

表3. 都市公共交通の提供量（運行する車両の走行キロ数）と輸送量（人キロ）

供給量（車両km）		2001	2006	2011	2016
①	郊外鉄道・急行地下鉄	66	66	72	69
	地下鉄	41	44	48	51
	ライトレール	n/a	3	5	12
	バス	144	154	160	169
②	ライトレール	18	26	44	61
輸送量（人km）		2001	2006	2011	2016
①	郊外鉄道・急行地下鉄	13,864	15,285	16,605	19,615
	地下鉄	6,081	6,991	7,575	7,714
	ライトレール	129	180	350	913
	バス	3,792	4,082	4,502	5,097
	合計	23,866	26,538	29,032	33,339
②	地下鉄	1,339	1,813	2,355	2,497
	バス・ライトレール	5,372	5,949	6,982	7,886

単位：供給量は100万走行km、輸送量は100万人キロ。

注：①はイルドフランス（パリを中心とした首都の大都市圏）、②はそれ以外の地域。

出典：フランスエコロジー・持続可能開発・エネルギー省が公表している Chiffres clés du transport Édition 2018（交通に関する主要指標）の情報を元に著者が作成。

(3) 各種割引制度と財源制度

ライトレールの整備、バスの運行回数の増加などの設備的な施策に加え、フランスの都市交通では、社会福祉としての見地から行われる割引運賃制度の種類が多い事が特徴である。

日本では、社会福祉の見地から行われる割引運賃は、子供運賃と学生の定期運賃の割引制度、障害者の割引運賃、公営交通を運行する自治体が多実施することが多い、バスや地下鉄の無料バスや割引バスなどに限られるが、フランスでは家族や若者への支援も充実している。

割引制度の内容は、都市交通圏（PTU：都市圏に設けられる、都市交通を統合的に計画、運営する単位）毎に設置される都市交通政策局ごとに異なっている¹⁴⁾。例えば、パリを中心としたイルドフランス（パリ県他、6つの県が存在し、7県を管轄するイルドフランス地域圏政府が存在する）では地域圏が一つの都市交通圏域とされ、地域圏政府、パリを含む7つの県政府が共同設置したイルドフランス交通政策局が都市交通政策を管轄し、運賃制度も共通のものとなっている。イルドフランスでは62歳以上の高齢者を対象にした月間、週間の割引バス、26歳以下の学生を対象にした年間割引バスの他、大家族カード（3人以上の子供を持つ人が入手できる）保有者は50%の割引、26歳未満の求職者へのバウチャー支給、社会扶助の受給者を対象とした割引バスなどが行われている。

近年になって、都市交通の充実を図っている地方都市ではより範囲の広い運賃割引が行われている。例えば、今回ヒアリング調査を行ったヴァランシエンヌ（複数の基礎自治体（コミュニ

ン)が組合を組み都市交通圏を形成し、交通政策を管轄している)では、大家族カード保有者、求職者、6～10歳の子供を連れて子供等への運賃割引、低所得者向けの特別パスの他、都市交通圏内の26歳以下の若者、65歳以上の高齢者は無料(別途登録料が必要)で利用パスを入手することが出来る¹⁵⁾。

同様に、今回調査を行ったメス(基礎自治体(コミューン)の連合体がメトロポールと言う都市圏共同体を設置している)では、家族のパッケージチケット(通常の1日乗車券4ユーロに対し、5ユーロで大人2人と子供3人、大人1人と子供4人が1日利用可能)や26歳以下(学生以外の若者を含む)、65歳以上の高齢者の月間パス、年間パスの割引がある。

今回ヒアリング調査を行うことはできなかったが、早い時期にライトレールを導入し、日本でもその事例が紹介されることが多いストラスブールでは、所得に応じた運賃割引制度の詳細をウェブサイト(<https://www.cts-strasbourg.eu/fr/Agence-en-ligne/tarifs/tarification-solidaire/>)で公開している。ストラスブール市でも、26歳以下の若者、もしくは65歳以上の高齢者の月間パスの割引制度が存在するが、それに加え、全年齢を対象に所得状態を対象とした月間パスの割引制度(若者、高齢者については、割引運賃がさらに割引される)、奨学金受給資格に応じた月間パスの割引が行われている。このように、割引制度の内容は地域によって異なるが家族や若者を対象とした運賃割引制度が存在するのがフランスの都市交通の特徴でもある。

こうした運賃制度は運賃収入の減少をもたらすが、フランスでは都市交通圏単位で、従業員数が9名を超える事業所から給与総額の一定割合(最大2.6%)を交通負担金(VT、交通税と呼ばれる事もある)として徴収し、公共交通の運営の財源としている。公共交通の運営の財源は2010年には4割が交通負担金。乗客の運賃収入は全体の3割程度となっている。こうした財源制度が様々な運賃制度を支えているのである¹⁶⁾。

4. 統計資料と実地調査で見出された課題点

(1) フランスの都市圏における子育て世代の移動の実態

このように、フランスの交通政策では、子育て世代を含む、多様な主体の参画を公共交通側でも支援する施策が、施設や運賃制度などでなされている。これは実際の交通行動ではどのような傾向をもたらしているのだろうか。

そうした実態に関しては、属性別のデータの入手の難しさなどから、邦文文献では十分に検討されてこなかった¹⁷⁾が、近年では、都市交通のデータの公開が進み、フランスにおける

交通行動に関しても、調査結果の個票をウェブサイトから入手することが可能になった。ここでは、フランスの交通を管轄するエコロジー・持続可能開発・エネルギー省（Ministère de l'Écologie）がウェブサイト上で公開している2008年国内交通・旅行調査（Enquête nationale

表4. フランスの都市圏における、日常の移動における各交通手段の割合

		平日			休日		
		公共交通	自動車	自転車・徒歩	公共交通	自動車	自転車・徒歩
パリ都市圏	5～9歳	8.9%	38.6%	51.4%	4.1%	55.5%	39.3%
	10～19歳	25.6%	26.0%	44.3%	16.7%	46.1%	33.3%
	20～29歳	31.8%	37.3%	27.6%	18.9%	48.5%	29.2%
	30～39歳	21.3%	47.2%	27.7%	10.0%	59.1%	28.5%
	子供がいる	14.2%	56.2%	26.3%	5.1%	67.2%	25.8%
	40～49歳	18.2%	54.8%	23.9%	7.2%	65.4%	25.2%
	子供がいる	14.4%	61.7%	21.7%	4.8%	71.6%	22.3%
	50～59歳	18.6%	53.3%	26.5%	7.0%	63.4%	28.6%
	60～69歳	12.9%	52.3%	33.7%	7.9%	60.1%	31.2%
	70～79歳	12.2%	41.3%	45.3%	7.8%	45.7%	45.3%
	80歳～	13.2%	30.4%	54.6%	10.6%	35.2%	52.9%
合計	19.3%	46.4%	31.8%	9.8%	57.1%	31.2%	
		平日			休日		
		公共交通	自動車	自転車・徒歩	公共交通	自動車	自転車・徒歩
地方都市圏	5～9歳	7.5%	60.9%	31.0%	2.7%	70.7%	26.2%
	10～19歳	25.5%	39.3%	30.8%	5.7%	61.9%	27.5%
	20～29歳	11.5%	61.9%	24.6%	7.2%	72.1%	19.6%
	30～39歳	4.1%	74.4%	19.2%	3.2%	76.1%	19.4%
	子供がいる	2.4%	77.7%	17.9%	1.6%	80.9%	16.8%
	40～49歳	4.0%	78.5%	15.0%	2.3%	78.4%	17.4%
	子供がいる	2.8%	81.9%	13.1%	1.7%	82.4%	14.0%
	50～59歳	3.5%	76.7%	18.4%	2.1%	76.8%	20.5%
	60～69歳	4.0%	73.7%	21.8%	2.6%	72.0%	24.5%
	70～79歳	4.4%	61.6%	32.6%	3.1%	60.7%	35.7%
	80歳～	7.7%	49.9%	40.0%	3.2%	55.8%	40.1%
合計	6.4%	69.5%	22.2%	3.4%	72.4%	22.9%	

出典：2008年国内交通・旅行調査(Enquête nationale transports et déplacements(ENTD)2008)の個票データを元に、筆者が集計。

注：「パリ都市圏」はイルドフランス地域圏とほぼ重なる領域（一部は除外されており、逆に若干の周辺地域圏も含んでいる）、「地方都市圏」はパリ都市圏を除く人口10万人以上の都市圏内を発・着する80キロ以内の移動（トリップ）を集計したもの。

「子供がいる」は、それぞれ一段上（「30～39歳」「40～49歳」）の年齢層のうち、子供がいる世帯に属する個人の交通手段の割合を示す。

transports et déplacements (ENTD) 2008) の個票データ¹⁸⁾ を日本の全国都市交通特性調査に即した形で抽出・整理した。

表4はその結果であるが、その結果は、若い世代、子供を持つ世代の自動車の利用度合いが日本と類似した傾向を持つことを示している。公共交通の利用の割合が多く自動車の利用の割合が少ないのはパリ都市圏、地方都市圏共に10歳代から20歳代で、高齢者の公共交通利用に関しては、パリ都市圏の休日、地方都市圏の平日の80歳代の移動が平均値を上回るものの、60歳代、70歳代に関してはそれより若い世代に比べ顕著な違いを持たない（但し、70歳代の自動車利用に関しては減少の傾向がある）。また、子供がいる世代に関しては日本と同様に自動車の利用の割合が高まる傾向がある。

26歳以下の若い世代を対象にした公共交通の割引制度は、こうした10歳代から20歳代の若者の交通行動をふまえたものといえよう。また、家族を対象にした割引制度は、この数字を見る限りは、子育て世代の自動車利用を転換するには至っていないと推測される。

(2) フランスの都市圏における子育て世代の移動の実態

表4に示した公共交通の分担率、とりわけ地方都市の値は日本の地方都市と比べても高いものとは言えない。表3で示した通り、地方都市におけるライトレールの輸送量は2006年から2015年の間に3割程度増加しており、調査年の2007年と現在ではやや異なる値が出る可能性もあるが、それでも地方都市では車が主要な交通機関である事が予想される。この問題に対し、現場ではどのように対応しているのだろうか。



写真2. メス都市圏のBRTシステム
(2020年1月2日筆者撮影)

パリから東に300キロほどの場所に位置する都市圏、メス・メトロポールで実施したヒアリング調査¹⁹⁾では、この疑問に対する現場の回答を得ることが出来た。一つは、低密度に広がる郊外地域でのサービス向上はある程度犠牲にして、比較的需要の見込めるバス路線に車両を集約的に導入しているという（最も需要の見込める地域をBRTで結び、それ以外の地域にバス路線を設定している）回答である。また、郊外での大型ショッピングモールの出店調整は、公共交通へのアクセスの有無以外の要素で決められる事があり、公共交通でのアクセスが犠牲になる（幹線バス路線とは離れた場所に大型ショッピングモールが立地し、シャトルバスを設定して対応している事例があると伺った）ことがあるとの回答も得た。また、メス市中心部の旧市街地は自家用車の進入が規制され²⁰⁾、その代わりに旧市街地に隣接して公共交通（BRT、幹線バス路線）のターミナルが設けられ、旧市街地の自家用車の進入が規制されている街路には低速で走行する循環バスが設定されている。BRTは郊外の駐車場と連絡しているが、乗り換えの手間を考えると、子供を連れ自動車に乗る家族連れの旧市街地へのアクセスの利便性は落ちることが予想される。これについては、「認知はしているが、全ての人の利便性を高める事は難しい。」との回答を得た。メス都市圏では中心市街地での公共交通の利用は盛んになっているが、それ以外の地域での公共交通の利用促進には課題が多いのが実態であり、国内交通・旅行調査の結果はそうした傾向が全国的にある事を示唆している。

5. まとめ

近年、地域の交通政策のあり方が問い直され、公共交通の整備・運営における政府の役割が重視されるようになってきている。この事は望ましい事であるが、その成果として制定された交通政策基本法や交通政策基本計画は、近年進んでいる若年層の自動車離れに配慮した施策・計画が十分に行われていない。また、30歳代の世代に関しては、世代全体では自動車利用の低下傾向があるのに対し、子供のいる世代の自動車利用は高い水準にある。

こうした状況に対し、交通権を定め、交通計画において、社会の結びつきの強化の考慮を要請する交通法典を有するフランスの事例を学ぶことは有益であると考えられる。施設整備とともに拡充の進められている運賃制度の中には、高齢者や障害者の他、低所得者や若年者、家族を支援する運賃制度がある。もっとも、実際の人々の交通行動と比較した場合、若年者の公共交通利用の割合は多く、こうした運賃制度に一致するものの、子供のいる世代に関しては自動車利用の割合が多く、進められているインフラ整備とは裏腹にあまり高くない公共交通分担率

と並んで、理念と実際には差異があるものと推測される。

現在フランスでは、2008年国内交通・旅行調査の次の調査である、2018-2019年国内交通・旅行調査の集計情報の整理が進められ、2020年上半期には公開の予定とされている。今後、2008年の調査結果と2018-2019年の調査結果との比較、統計情報と、自治体の施策の動向の比較などを通じて、フランスにおける公共交通政策の理念と実際の乖離をどのように解消しているかを分析する必要があると思われる。また、中心市街地への自動車の進入抑制はフランスの都市部で広範囲で行われているので、これが子供のいる世代にどのような影響をもたらしているのかを、都市圏レベルで行われている調査結果の解析、アンケート調査などで解明していく事も重要であると考えられる。

日本においては、20歳代、30歳代の人々の交通行動を考える事は、子育て世代が育てる若者、結婚して近い将来子育て世代になる人々の現状や支援の在り方考える事にもつながる。個票データが入手可能な調査も多い事から、それらを解析したうえで、交通政策の中で若者世代をどのように位置づけるべきかを考えることが今後の課題である。

6. 補論 フランスの子育て支援と家族手当金庫

本論では、フランスの子育て支援、すなわち、何故高い水準の出生率を同国が維持できるのかについての議論は行わなかった。これについては邦文文献において詳しい解説が行われているものの、それらの文献の中では、出生率の向上に関係が深いと考えられる項目と、あまり関係がない項目が併記される傾向がある²¹⁾。ここでは、フランスの子育て支援で重要な役割を果たすと考えられる、家族手当金庫 (Caisse Allocations Familiales, CAF) について簡単に補足する。

家族手当金庫は、企業の社会保障拠出金、被用者負担、政府が拠出した財源を元に各種手当を支給する組織で、2009年には325億ユーロが家族手当 (20歳未満の子どもを2人以上扶養している世帯に支給) や出産手当、職業自由選択補足手当 (3歳未満の子供を養育するために就労を中断している保護者に支給)、保育方法自由選択補足手当 (認定保育ママ又はベビーシッターを雇用する際にその費用の一部を支給) などの手当として子育て世代の家族に支給されている²²⁾。嶋田他 (2012) によれば、フランスでも待機児童問題は深刻で、その数は全国で50万人にも及ぶという。保育所に入れなかった乳児は認定保育ママ又はベビーシッターに預ける事になる。保育方法自由選択補足手当はその際の負担を軽減する事に重要な役割を果たして

いると考えられる²³⁾。

著者は本論におけるヴァランシエンヌ都市圏、メス都市圏でのヒアリングに加え、パリ郊外の基礎自治体、ソー市（Sceaux、イルドフランス地域圏内に位置し、パリ中心部から10キロほど、人口2万人）にて副市長（家族・幼児政策担当）から聞き取りを行った。小規模な自治体が林立しているパリ近郊では都市間競争がある為、子育て支援には力を入れているという事であったが、2019年秋に実施した保育学校（3～5歳の子供を対象とした教育基幹）の義務化による環境悪化の対応に苦慮しているといった諸問題に関する言及もあった。基礎自治体の保育施設への補助に際して家族手当金庫の支援を受けられる。また、ソー市は比較的裕福な自治体であるが、それでも、子育てに支援に関して万全とはいえない姿も垣間見えた。

謝辞

本研究は共同参画研究所研究費（研究課題名：少子化対策と都市・公共交通政策の関わりに関する研究）の助成を受けて実施したものである。また、現地調査にあたっては、ヴァランシエンヌ都市圏広域モビリティ・都市計画事務組合のPhilippe Roulet氏、Mohamed Aitiche氏、メス・メトロポール、モビリティ・公共空間課のMicaël Daval氏、ソー市第一副市長（家族・幼児政策担当）のChantal Brault氏、サービス部門副部長のValérie Dec氏にそれぞれ長時間にわたって対応を頂いた。ヒアリングの準備にあたっては、社会科学高等研究院日仏財団のポストドク研究員のAlexandre Faure氏、京都精華大学アフリカ・アジア現代文化研究センター研究コーディネーターの阿毛香絵氏に協力を頂いた。ここに感謝の意を表したい。

注

- 1) 総務省ウェブページ「人口推計」(<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/index.html>) 参照。
- 2) 内閣府編（2019）p.5。
- 3) 前掲 p60。
- 4) 前掲 p159。
- 5) 「子育て世代」という言葉にはやや曖昧さがあるが、令和元年度版少子化社会対策白書では、「子育て負担の軽減」として、高等教育の無償化の解説を行っている。こうした文献の存在や、独立前の若者の支援の重要性に鑑み、ここでは20代前半、就業前までの子供を有する世代を「子育て世代」と考え議論を進めていきたい。
- 6) 交通政策基本法と活性化法の制定の経緯、両者の関係については山越(2015)で詳しい解説が成されている。尚、活性化法は2013年の交通政策基本法の制定時に、同法の理念にあうように大幅な改正が行われている。本記述も2013年以降の内容に沿ったものである。
- 7) 交通政策基本法制定後の交通政策の展望に関しては、交通政策基本法制定をふまえた座談会記事である

子育て支援と交通政策

藤井他（2014）や、同記事が収録されている「運輸と経済」2014年6月号の特集記事で詳しく解説されている。

- 8) 国土交通省ウェブページ「交通政策基本計画」p4 (<https://www.mlit.go.jp/common/001069407.pdf>)。
- 9) 国土交通省ウェブページ「全国都市交通特性調査 集計データ」(https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_fr_000024.html)。
- 10) 米国の交通政策、とりわけケネディ大統領の運輸教書以降の経過に詳細に関しては西村（1996）が詳しい。また、それ以前の状況については、湯川（2010）の中で総括した。
- 11) ドイツの交通政策の動向については土方（2005）に詳しく記述されている。
- 12) なお、こうした公共交通における政府の責任、交通計画の策定を定めた法令は東南アジア諸国や東アジア諸国でも制定が進められている。東南アジアのマレーシアでは、2010年に政府が公共交通整備に関して責任を持つこと、交通計画の策定手順を定めた「2010年陸上公共交通法」が定められ（湯川（2018））、インドネシアでも2009年に国の道路交通（公共交通を含む道路輸送全体）への責任と、交通計画策定の手順を定めた「2009年道路交通法」が定められており、フィリピンやタイでも、都市の公共交通計画の精緻化、地方都市への拡大を確認している。また安部（2012）、香川（2014）によれば、廃案になったものの、日本と同時期に韓国において交通基本法の制定に向けての議論が行われていたという。これ以外の国については資料も少なく、今後の精査が必要であるが、限られた先進国だけではなく、途上国でもこうした動きがみられる事には留意する必要があると考えられる。
- 13) フランス交通法典の条文L1111-1からL1111-6に交通権に関する規定がある。なお、フランス国内法典の条文については、南（2013）pp.118-132を参考としている。
- 14) 都市交通圏、交通政策主体の詳細については南（2013）に詳しい説明がある。なお、実際の公共交通の運営は、都市交通政策局が都市交通運営を行う民間企業と契約して行われるケースが多い。
- 15) なお、2020年1月6日に実施したヴァランシエンヌ都市圏の都市交通計画部局（ヴァランシエンヌ都市圏広域モビリティ・都市計画事務組合）でのヒアリングの中では、26歳以下の若者世代の運賃無料化施策を近年の重点施策として実施しているとの回答を得ている。
- 16) フランスの交通財政制度については、南（2013）で詳しい説明を行っている。
- 17) 国際誌では、Pucher & Lefèvre（1996）や、Bouf & Hensher（2007）など、フランスの交通政策の問題点を総括した研究があるが、属性ごとの状況については説明されていない。
- 18) この調査は全国5万人を対象に調査を行っており、日本の全国都市交通特性調査と同様の分析が可能である。
- 19) 2020年1月7日に実施。なお、メス都市圏では接続バス、専用道路を利用したBRTシステムを2013年に導入している。交差点などを除き全区間が一般道路とは区別された専用道路を走行し、軌道がなく、乗り心地が異なる事を除けば、ライトレールと同じように整備・運用されている。
- 20) ライトレールを整備するフランスの自治体では盛んに行われている施策である。但し、今回訪問したヴァランシエンヌ都市圏では、都市圏の人口規模が小さく、都心部での渋滞が発生してないことなどから、軌道部分を除いての自動車の流入抑制は行われていないという回答を得ている。
- 21) 少子化問題について社会学、統計学の視点から分析を試みている赤川（2018）はそうした文献を「フランス礼賛本」として批判している。但し、フランスの子育て支援は、「家族」を包括的に支援するものであり、赤川が批判する日本における議論に比べ広い視点で行われている事に留意する必要があると考えられる。
- 22) 家族手当金庫の概要については嶋田他（2012）を参考にした。
- 23) 柴田（2016）も認定保育ママの存在と、認定保育ママを雇用した時の手当の存在が出生率の向上に貢献しているのではないかと分析している。

参考文献

- 赤川学 (2018) 「少子化問題の社会学」弘文堂.
- 安部誠治 (2012) 「交通権の意義とその必要性」『国際交通安全学会誌』第37巻1号、pp.14-22.
- 香川正俊 (2014) 「韓国の交通法規と「交通権」」『海外事情研究』第42巻1号、pp. 103-119.
- 柴田悠 (2016) 「子育て支援が日本を救う」勁草書房.
- 鳴田謙二・関清一・シャルル アンリ ウゼ・山口信義 (2012) 「フランスの子育て支援—家族政策を中心に— Clair Report No. 374」自治体国際化協会.
- 西村弘 (1998) 『クルマ社会アメリカの模索』白桃書房.
- 土方まりこ (2005) 「ドイツにおける地域交通助成制度とその変容」『運輸と経済』第65巻11号、pp.82-91.
- 藤井直樹・小田征一・寺田一薫・土井勉・竹内健蔵 (2014) 「交通政策基本法の理念の具体化に向けて」『運輸と経済』第74巻6号、pp.4-17.
- 南聡一郎 (2012) 「フランス交通負担金の制度史と政策的含意」『財政と公共政策』第52号、pp.122-137.
- 南聡一郎 (2013) 『フランスにおける持続可能な都市交通政策 -交通財政・交通経営を中心に』京都大学大学院経済学研究科博士論文.
- 山越伸浩 (2015) 「地域公共交通の活性化・再生への取組に関する一考察」『立法と調査』No. 367 (参議院事務局企画調整室編集・発行)、pp.13-27.
- 湯川創太郎 (2010) 「アメリカのモータリゼーションと都市交通経営」『都市交通政策の国際比較 (都市交通研究所「都市交通政策の国際比較委員会」報告書)』関西鉄道協会都市交通研究所.
- 湯川創太郎 (2018) 「マレーシアの陸上公共交通政策の最近の動向」『運輸政策研究』第20巻76号、pp.149-155.
- Bouf, D. and Hensher, D. (2007). The dark side of making transit irresistible: The example of France. *Transport Policy*, Volume 14, Issue 6, pp. 523-532.
- GARD (2015), *L'année 2013 des transports urbains*.
- Pucher, J. and Lefèvre, C. (1996), *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, MacMillan.