

# ベビーカー連れは有料？無料？

## ースウェーデン，カールスタッド市のバス運賃変更施策

谷口 綾子<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 筑波大学大学院 システム情報工学研究科 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)  
E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

本稿では，カールスタッド市におけるベビーカー連れのバス利用の運賃政策変更について，市の交通局であるカールスタッド・バスの担当者へのヒアリング調査から報告する．カールスタッド市では，2012年12月までバスのベビーカー運賃が無料であったが，それ以降有料化された．一方で，高齢者の運賃は一般の人々と同じであり優遇措置は存在しなかったが，2012年12月以降はオフピーク時のみ割引されることとなった．この新しいバス運賃システムの導入コンセプトは，財政的なものではなく，「全ての人々に公平・公正を担保する」というものであった．

**Key Words** : baby stroller, bus fare, Sweden

### 1. はじめに

筆者は，日本学術振興会特定国派遣研究者として2012年11月～2013年8月までスウェーデンのカールスタッド市に滞在する機会を得た．スウェーデンは人口約900万人強の北欧最大の国で，高福祉国家として知られている．第一次世界大戦，第二次世界大戦ともに中立を貫き，被害を免れたこともあり，戦後，様々な先端産業とともに福祉にも力を入れ発展してきている．合計特殊出生率は1.9前後<sup>1)</sup>，先進国の中ではトップクラスの子どもの多い国でもある．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が，例えば「母親指標 (Mother's Index)<sup>2)</sup>」の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（日本は31位）．

筆者はこれまでも子育てバリアフリーに関する研究に取り組んできたが，スウェーデンで生活してみて，子ども連れへの周囲の視線が我が国のそれと異なっていることが非常に印象的であった．まず，まちを歩いていると，子どもを連れた父親，母親の数が（正確に数えたわけではないが）多く，ベビーカー連れも当然ながら多いのであるが，電車・バスでも，スーパーや専門店等でもふつうに「そこに居る」のである．失礼ながら，筆者は赴任当初，まちでベビーカーを押した若い男性があまりに多いことに驚き「スウェーデンの失業問題も深刻なのだなあ」と思ったが，その多くは育児休暇を取っている父親



図1 スウェーデン，カールスタッド市の位置

なのだそうである．そして，バスにベビーカー連れの人  
が乗ってきた場合，周囲の乗客は老若男女問わず，ベ  
ビーカースペースを空けるべく自分の立ち位置を変える．  
さらに，ベビーカー連れはベビーカーの中の乳児はもち  
ろん，押している保護者もバス運賃が無料なのであった  
——2012年12月17日までは，カールスタッドの路線バ  
スのベビーカー運賃は，この日を境に有料化されたので  
ある．

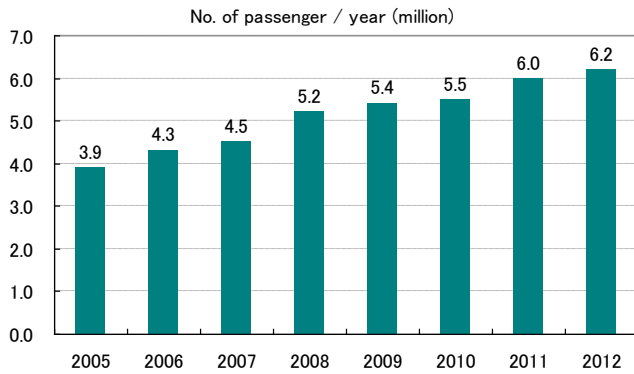


図2 カールスタッド・バスの年間乗客数の推移  
(カールスタッド・バス提供)



図3 最大3台のベビーカーを収容できるバス車内  
(筆者撮影)

本稿では、カールスタッド市におけるベビーカー連れのバス利用の運賃政策変更について、市の交通局であるカールスタッド・バスの担当者へのヒアリング調査から報告する。

## 2. カールスタッド市、カールスタッド・バスの概要

カールスタッド市は、人口約八万七千人、北欧最大の湖ヴェーネルン湖の北端に位置し、スウェーデンの二大都市であるストックホルム、イエテボリから特急列車でそれぞれ2時間強のまちである。主要産業は、豊富な森林資源と湖周辺の水運環境を生かした製紙業と関連する機械業、パルプなどの製造業とともに、カールスタッド大学も学生・職員を含めた関係者が1万人強と大口事業所となっている。

カールスタッド・バスは、市役所が民間事業者に8年の契約で運行を委託し、運営するバス事業者である。運転手は市役所職員ではなく、バス車両も民間事業者が所

有しているが、Wifi施設、時刻表、料金施策などのマネジメントは市役所が管理している。

カールスタッド・バスの年間乗客数は、バスの魅力を高めるための様々な施策の成果もあり、2005年に3.9百万人であったのが、2012年に6.2百万人と順調に増加している(図2)。

バス事業運営の財源は、(議会資料など)表だっでは半分が税金、半分が運賃収入となっているが、近年は運行管理コストが増大しており、55%が税金、45%が運賃収入となっている。税金を公共交通機関の運営に投入することの是非について、カールスタッド市では①環境問題、②中心市街地のスペース確保、の観点から「クルマに依存したまちは良い都市ではない」と考えているため、議会の同意を得られているようである。環境対応とまちの成長を促すためには、公共交通機関が鍵であり、「カールスタッドはクルマ無しの方が住みやすい(Karlstad is easier to live without car.)」と住んでいる人に言われるようにしたいとのことであった。

以下にインタビュー調査より明らかになったバスのベビーカー運賃変更施策について、詳細を記す。

## 3. カールスタッド・バスのベビーカー運賃変更施策

### 3. 1. ベビーカー運賃有料化の経緯

ベビーカー連れのバス運賃(以下、ベビーカー運賃と記す)が無料であったのは少なくとも20年以上前からであった。それ以前のことは不明とのことであった。

ベビーカー運賃が無料であったのは、カールスタッド・バスの運賃收受方法が「前ドアから乗車し運賃を支払って、中ドアと後ドアから降車する」というシステムであること、ベビーカー、車いすスペースが中ドア周辺に設置されていることに伴う措置であった。中ドアからベビーカーが乗車した場合、ベビーカーの中の子どもを置いて前方で運賃を支払わなければならない、子どもの安全性を損なう可能性があり望ましくないということで、多くのスウェーデンのバス事業者はベビーカー連れの乗客の運賃を無料にしている。さらに、ベビーカー用のスペースが1つのバス車両に二つ、ないし三つしかなく、ベビーカーが二、三台既に乗っていた場合、次のバスを待つ必要があるため、その補完措置としてベビーカーを無料にするという側面も存在したようである。

一方で高齢者や身体障害者はそうした運賃に関する優遇措置が無く、一般の乗客と同様の運賃を負担しており、高齢者や身体障害者からの苦情を含むさまざまな議論があった。なお、ベビーカー連れの運賃が無料であったため、子どもが乗っていないのにベビーカーだけを押し表-1 運賃変更前後のバス運賃

	運賃支払い 手段	0-19歳	20-25歳	25歳以上 の学生	一般	65歳以上	ベビーカー 連れ
変更前	ICカード	9.6kr	16kr	16kr	16kr	16kr	0kr
	回数券	14kr	22kr	23kr	23kr	23kr	0kr
	スマホ	14kr	22kr	23kr	23kr	23kr	0kr
	現金払い	30kr	30kr	30kr	30kr	30kr	0kr
変更後	ICカード	11kr	16kr	16kr	18kr	16kr	18kr
	回数券	15kr	23kr	23kr	23kr	23kr	23kr
	スマホ	15kr	23kr	23kr	23kr	23kr	23kr
	現金払い	40kr	40kr	40kr	40kr	40kr	40kr
	10時~14時 ICカード					11kr	11kr

※ (1 Sweden krona(kr)=約 15 円, 2013 年 6 月末現在) (カールスタッド・バス料金表より筆者作成)

いる客や、ベビーカーはもう使わないであろう大きな子どもを連れてくるにも関わらずベビーカー持参で無料で乗車していた例もあったそうである。

カールスタッド・バスでは、ベビーカー運賃の有料化について 2008 年頃から検討を始めたが、ベビーカーが中ドアから乗車すると前方まで移動して料金を支払わなければならないという前述の課題があったため、運賃収受システムの変更から考慮しなければならず、結果的に導入までに時間がかかることとなった。このシステム(非接触型 IC カード)はいろいろな企業のシステムを検討し競争入札で決定したものであった。なお、スウェーデン国内の 8 つの地域の公共交通事業者(イエブレ、ウプサラ、ダーラナ、ヴェルムランドなど)が統一システムを使えるよう皆で検討したことで時間がかかってしまったという経緯もある。カールスタッド以外の地域では、現時点で全ての車両にこのシステムが導入されているわけではないが、何年後には実現する予定である。このシステムをスウェーデン国内の公共交通の料金収受システムの標準にすべきであるとカールスタッド・バスの担当者は考えている。

カールスタッド・バスでは、2012 年 6 月にすべての車両の中ドアにも運賃収受システムを設置したことで、中ドアから乗車した場合でも運賃支払いが可能となり、ベビーカーが無料であることに対して、公平・公正といった観点からさらなる疑問の声があがるようになった。

ここで、高齢者優遇の料金システムは、定期券に対してのみ 2010 年から導入され、高齢者(65 歳以上)向けの定期券が、若者(20~25 歳)、26 歳以上の学生(学生証提示が必要)や学童(0~19 歳)と同額となった。2012 年 12 月 17 日より始まった新運賃システムでは、10 時~14 時のオフピーク時のみ、高齢者は大幅な割引運賃になるとともに、ベビーカー割引もオフピーク時のみ高齢者と同額の割引運賃となり、それ以外の時間帯は通常料金と同額となった。この時点でベビーカーのみを優遇する料金システムは終了した。

このように、新しいバス運賃システムの導入コンセプトは、財政的なものではなく、「全ての人々に公平・公正を担保する(making fair for everyone)」というものであった。

### 3. 2. 意思決定機関とプロセス

運賃システム変更は、カールスタッド市の政治家(議員: politician)とカールスタッド・バスとの双方の話し合いで決めたものである。市議会には、施策テーマによって複数の政治家で構成される小さな委員会(一人か二人の議員と市民などで構成されている)が設置されており、関係団体・組織との定期的な会合が設けられている。この委員会で、施策の提案が承認され、最終的に意思決定されることになる(市議会本体まで行かずに決定される)。

カールスタッド・バスが属する市の都市計画部署(city planning department)と政治家との会合(委員会 committee)も定期的に開催されている。カールスタッド・バスはバスの運行管理や運営を担うほか、顧客ニーズなどを分析・把握していることから、委員会での提言・勧告はスムーズに承認され、運賃システム変更が最終的に決定した。

運賃システム変更にはポジティブな面とネガティブな面があるので、導入に際し特に留意したのは以下の二点であった。一つは全ての人に対してフェアであるような運賃体系を計算・分析すること(Fair deal)、もう一つは人々の感情(emotion)に対する配慮である。後者はとても重要で、顧客満足度調査(CS 調査)の結果などもふまえて、人々がどう考えるか、どう感じるかに多大な時間を割き、配慮しているとのことである。

### 3. 3. 他都市との連携

スウェーデン国内の他都市の事例は、今回の料金施策変更においては特に参考にはしていないとのことである。ベビーカー運賃の有料化は、料金収受システムに大きく関係していることから、今後、多くの都市で運賃体系の変更が行われるのではないかとのことであった。

なお、スウェーデンでも、Malmö などベビーカー連れの運賃が最初から有料である都市もある。

## 4. バス運賃システム変更後(2 ヶ月後)の評価

### 4. 1. 導入効果と課題

本施策導入前後の乗客の増減については、特に調査を行っていないが、ベビーカー利用者が減ったという話は聞いておらず、乗客数はだいたい同じくらいであった。財政状況はベビーカー運賃の変更とは無関係に良好である。

ベビーカー運賃の変更後、特に高齢者から「良い措置である」との意見があった。これは「すべての人に対し

てフェアである」ことが実現できた成果であると考えている。

ただし、運賃システム変更の広報活動については、十分にバス利用者に周知できたとは言いがたい。この変更についてはメディアでも取り上げられていたので、多くの市民は知っていたと思われるが、バス停近辺におけるポスターやバス車内広告など掲示物による広報活動は行っていなかった。一部の利用者には、唐突感があった可能性は否定できない。これは、委員会での最終決定が変更開始日の数日前であったことに帰因している(運輸局などへの運賃変更の申請期間はそれほど前でもよい)。カールスタッド・バスは今回の運賃システム変更で、広報活動をはじめ様々なことを学んだとのことであった。

#### 4. 2. 有料化への反対運動

ベビーカー運賃有料化に対しては、当然のことながら、ステークホルダーとなるベビーカー利用者からの反対運動があった。

この反対運動は、主に Facebook などを介して行われた。反対運動に携わる母親が、Facebook にてカールスタッドの中心広場 Stora Torget に集まることを呼びかけ、地方紙をはじめとするマスメディアでも報道された(図 4)。呼びかけた母親は、「フェイスブック上で2日間で100人から参加するとの報告があったが、200-300人は来て欲しいと思っている」と新聞記事で述べていたが、実際に集まったのは10人程度であったそうである。カールスタッド・バスではこの呼びかけは失敗に終わったと認識しているそうである。その理由として、運賃有料化に反対する根拠、論拠が不明瞭であったことが挙げられ、多くの人々の共感を得ることが難しかったからであると考えられる。また、カールスタッドに住んでいない人(社会運動家)が市に苦情を言うなど矛盾も指摘されている。このため、反対運動の影響は限定的なものであった。いくつかのマスコミが大きく報道したのは、マスコミには「貧乏な親たち vs. 大きな企業」といった構図をよるこぶ傾向があるからだと思われる。

カールスタッド・バスへの苦情は、むしろ高齢者からの「ベビーカーが無料なのはアンフェアだ」といったものが多く、今回の運賃システム変更でそれらの要望に対応できたことでポジティブな反応が多かった。カールスタッド・バスとしては、常にオープンな姿勢を貫き、全ての人に分け隔て無く接して説明責任を果たしたと考えている。

なお、インタビュー時点(2013年3月)でも Facebook で苦情を言い続けている人もいるそうである。例えば2月下旬から開催された市主催のフェスティバルでバスの外



図 4 ベビーカー有料化に反対する母親の記事

(出典 : <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=93&artikel=5329263>)

側にデコレーション(ラッピング)を施したところ、「ラッピングに掛けるお金があるなら貧乏な親からお金を取らなくてもいいのでは」などと言われている。

いずれにせよ、反対運動は弱く、説得力に欠け、議論は一、二週間しか続かなかったとのことであった。

#### 5. おわりに

筆者が赴任した直後のカールスタッド市で、バスのベビーカー運賃が突然(と筆者は感じた)有料化されたことを機に、カールスタッド・バスへのインタビュー調査が実現した。筆者は当初、増大するバス運営コストを削減するためではと予想していたのであるが、この新しいバス運賃システムの導入コンセプトは、財政的なものではなく、「全ての人々に公平・公正を担保する」というものであった。

我が国でも近年、ベビーカーでの公共交通利用の是非が話題になっているが、その多くがベビーカー利用者のマナーやモラル、周囲の支援不足等に言及したものである。

ベビーカー利用者は「弱者」でもあるが、高齢者や車いす利用者に対しては「強者」であろう。なぜならベビーカーは多くの場合健常者が押しており、大きな荷物(ベビーカーや子ども)を持っているものの自分で動けるからである。周囲の乗客は、ベビーカー利用者に対しては「強者」であるかもしれないが、かつては子育てに奔走していたかもしれないし、将来子連れ外出に苦労するかもしれない人々でもある。そして、日々大変な思いをして通勤・通学している人々でもあり、一部のベビーカ



図5 様々な人が利用するカールスタッド・バス（筆者撮影）

一連れの横暴に憤っている人々かもしれない。こうした様々な立場の人々、様々なコンテキストを想像し、理解に努める余裕が、残念ながら今の日本にはなくなっているように思われる。乗客すべてに「フェア」であるような施策を創りあげる努力や議論こそが必要なのではないかと改めて感じている。

謝辞：本稿で紹介したカールスタッド・バスの事例は、カールスタッド・バスの Robert Sahlberg 氏へのインタビュー調査および氏からの資料提供によって明らかになったものである。また、インタビューや WEB・文献調査においては、通訳を担当してくださった桑田綾子さんに大変お世話になった。ここに記して謝意を表す。

#### 補注

[1]当初は(1)ベビーカーを置いて前方まで運賃を支払うに行くのが危険、(2)ベビーカースペースが不足していたら次のバスを待たなければならない、の二点が、ベビーカー連れ運賃無料の根拠であった。ただし、(2)については、車いすや手押し車の高齢者も同じ条件であるにも関わらず、彼らは有料でベビーカーだけが無料であった。これに対して不公平であるという苦情が車いす利用者や高齢者からあった。

有料化に際しては、(1)の問題は系統的に解決済み、(2)はベビーカーだけを優遇する根拠がないため、反対派は(3)「貧乏な親から運賃を取るなんて」という理由を前面に出していた。しかし、この理由についても貧乏なのはベビーカー利用者に限らず、高齢者や一般の人でも貧乏な人は貧乏であるため、ベビーカーだけを優遇する根拠としては弱かったと言えよう。

#### 参考文献

- 1) 世界保健機関 WHO : World Health Statistics 2013.
- 2) セーブ・ザ・チルドレン(NGO) : 母の日レポート 2013 (State of the World ' s Mothers 2013) , <http://www.savethechildrenweb.org/SOWM-GLOBAL-2013/files/assets/basic-html/index.html#page1>, 2013.

(2013. x. xx 受付)