

公募研究シリーズ

④8

# 自立的就労支援策 としての福祉と交通 の政策リンケージ

—アメリカ『福祉改革法』施行後15年の  
政策事例にもとづく日本への示唆—

(研究代表者)

**埴 武郎**

大月市立大月短期大学  
准教授

**渋谷 博史**

東京大学  
名誉教授

**全労済協会**

## 発刊にあたって

本報告誌は、2013年度の全労済協会公募委託調査研究テーマ「絆の広がる社会づくり」で採用となった、「自立的就労支援策としての福祉と交通の政策パッケージ—アメリカ『福祉改革法』施行後15年の政策事例にもとづく日本への示唆—」の成果です。

本研究の目的は、アメリカで1998年より開始された、福祉受給者に代表される貧困層を対象とした通勤支援プログラム（JARC）の現状と課題を分析し、わが国への示唆を提示することであり、中西部の大都市シカゴを事例に、都心部に居住する貧困層が郊外に立地する工場等勤務先への通勤手段としている公共交通（電車・バス、大型バン等）を整備拡充する「リバース通勤」プログラムを中心に分析を行っています。

「リバース通勤」とは、所得水準の比較的高い人々が居住する郊外から都心に向かう動きとはまったく逆（リバース）の通勤パターン、すなわち都心から郊外に向かう貧困層の通勤パターンを意味し、「福祉改革法」による就労促進策の立案・運営の権限の州への委譲、その改革による大きな流れは、貧困層が「福祉から就労へ」の移行を実現しうる効果的な「リバース通勤」プログラムの実施を必要不可欠なものにしています。

代表的な4プログラムうち、最も典型的なものとして、“Metra Sunrise Express”をあげており、同プログラムの実施により都心に居住する福祉受給者等が早朝の特急列車に乗り、早朝7時に始まる仕事に間に合う通勤手段が確保される等、多くの福祉受給者に雇用を提供するといった成果があげられています。

本研究の結論として、「リバース通勤」プログラムの全般的な実績として、①同プログラム利用者のうち、最貧層が利用者全体の7割を占めており、その比率は都市サイズ（人口規模）に関わらず共通しており、貧困層の一定の人々が同プログラムに参加し、貧困層の就労促進に資する重要な役割を担っていること、②財政力が弱く新しい公共交通インフラ投資を行うほどの人口・ニーズ・財源のない都市ほど、財政負担の小さい「30フィート未満」バスを中心に導入しており、結果、JARC補助金を通じた合理的かつ効果的な再分配政策を展開していること、③一定の比率で黒人等のマイノリティや福祉受給者を優先的に雇うことを義務づける雇用面でのアファーマティブ・アクションの実施により、一定の雇用効果を生み出していること、といった3点をあげています。

加えて、『我が国にあっては、一概に「自立」を国民に要求しても、それが「自由」を勝ち取るための手段であるという認識に直結するとは限らないが、アメリカにおいては、個人が「自由」を勝ち取るという至上価値があり、広く受け入れられ、福祉改革の在り方にも反映されている』と述べる一方で、『我が国に比べて再分配政策が制約された社会であり、「自由」獲得のための「自立」を促進させるアメリカ的な福祉改革の下でも、福祉政策を通じた貧困対策に乗り出そうとする政府の積極的な姿勢が確認される』ことを、研究を通じて明らかにしています。

その上で、我が国においても、特定の行政分野に的を絞り、かつ分権体制の下で租税資金を投入する体制に再編することが、行政サービスの提供体制の構築につながり、少なくとも、教育、医療、そして福祉といった労働集約的な行政サービスほど、そうした考え方が今後必要になってくるであろう、と結論付けています。

本報告書が、格差・貧困が拡大しつつあるといわれる日本社会において、税の福祉政策への再分配のあるべき方向性や制度を論じるきっかけとなれば幸いです。

「公募委託調査研究」は、勤労者の福祉・生活に関する調査研究活動の一環として、当協会が2005年度から実施している事業です。勤労者を取り巻く環境の変化に応じて毎年募集テーマを設定し、幅広い研究者による多様な視点から調査研究を公募・実施することを通じて、広く相互扶助思想の普及を図り、もって勤労者の福祉向上に寄与することを目的としています。

当協会では研究成果を「公募研究シリーズ」として順次公表しています。

(財) 全労済協会

---

<b>第1節 本研究の枠組み</b> .....	1
1-1 目的と背景 .....	1
1-2 学術的な意義 .....	3
1-3 事例の紹介 .....	3
<b>第2節 JARCプログラムの現状</b> .....	5
2-1 目的と法的根拠 .....	5
2-2 「リバース通勤」の運行サービス体系 .....	5
2-3 JARCプログラム利用者の特徴 .....	7
2-4 補助金の配分 .....	10
2-5 都市サイズとJARC補助金 .....	13
<b>第3節 シカゴの事例</b> .....	15
3-1 RTA（公共交通公社）と貧困問題 .....	15
3-2 「リバース通勤」の4事例 .....	18
3-2-① “Metra Sunrise Express” .....	18
3-2-② “Ways to Work” .....	20
3-2-③ “31st Street New Bus Route” .....	21
3-2-④ “Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector” .....	23
<b>第4節 本研究の成果</b> .....	25
4-1 結論と示唆 .....	25
4-2 今後の課題 .....	27
参考文献 .....	30

---

## 第1節 本研究の枠組み

はじめに、本研究の目的および背景、学術的な意義、そして本研究で取り扱う事例について述べる。

### 1-1 目的と背景

本研究の目的は、アメリカで1997年に施行された「福祉改革法」(Welfare Reform Act)から15年以上が経過した今日、その施行にともなって翌1998年より開始された福祉受給者(TANF受給者<sup>1</sup>)等の貧困層を対象にした通勤支援プログラム、「JARC」(Jobs Access and Reverse Commute)の事例分析を通じて、その現状と課題、そしてわが国への示唆を提示することである。事例分析では、主として大量の貧困層が居住する中西部イリノイ州にある大都市シカゴを扱う。

JARCとは、次の第2節「JARCプログラムの現状」で詳述するように、福祉受給者等が通勤手段とする電車やバス等の公共交通機関の整備・拡充を積極的に行うことを目的とする連邦政府の交通補助金プログラムである。すなわち、福祉受給者等の自立的な就労を交通面からサポートすべく1998年より始動したものである。これを所管するのは連邦運輸省(U.S. Department of Transportation)であるが、保健福祉省(U.S. Department of Health and Human Services)や労働省(U.S. Department of Labor)とも政策立案や運営過程で緊密に連携をとり、アメリカ社会の抱える構造的な貧困問題に積極的に取り組む政策の一つとして、注目を集めてきた<sup>2</sup>。

1997年福祉改革は、アメリカ福祉政策の歴史上、「戦後最大の改革」と称される。その最大の理由は、同改革が「自立」と「分権」という2つのアメリカ的な政策理念の下、従来の連邦政府主導の中央集権的な福祉行政の根幹を揺るがす制度変更を断行したことにある。すなわち福祉改革の柱は、労働による個人の経済的な「自立」を重視した上で、福祉給付の期限を最大5年間で打ち切るという厳しい制限を設け、また福祉受給者つまり貧困層の就労機会を提供するための諸政策を講じる裁量を各州政府に委ね、州単位の「分権」を基本とする福祉行政へと転換したのである<sup>3</sup>。

本研究の背景には、次に述べる主に2点の問題意識がある。

第1に、州政府をベースとし、その州の下部組織である地方政府や交通公社、さらにNPO等の民間組織を運営主体に位置づけ、当該JARCプログラムの立案や運営の権限を委譲するという地方分権への問題意識である。すなわち、福祉政策とくに公的扶助に代表される社会保障制度の根幹を改変する福祉改革を実施するにあたって、アメリカ社会はそれまでの連邦主導の中央集権体制を捨て、州・地方政府主導の地方分権体制(建国以来の連邦制)に戻したことの歴史的また

<sup>1</sup> TANF (Temporary Assistance for Needy Families) とは、アメリカの社会保障制度の支柱をなす低所得者対象の公的扶助制度のことである。1997年福祉改革法により、それまでのAFDCからこのTANFに名称を変え、福祉給付に依存しない制度設計へと大きく変更された。1997年アメリカ福祉改革に関する我が国での代表的な研究として、根岸毅宏(2012)、木下武徳(2006)、久本貴志(2014)があげられる。

<sup>2</sup> 渋谷博史(2010)参照。

<sup>3</sup> 根岸毅宏(2012)、木下武徳(2007)参照。

## 第1節 本研究の枠組み

は政策的な意義や課題は何であるか、という問題意識である。それも、とりわけ民間NPO等の民間活用も積極的に進める点もアメリカらしい点として注目し、アメリカ型の地方分権の前提条件を浮き彫りにしようとする学術的な意義が、本研究には含まれている<sup>4</sup>。

第2に、福祉改革にともなう州や地方自治体以下の政府レベルでの様々な政策努力が、福祉行政だけでなく、交通行政の領域にも及ぶ形で体系的に進めることが必要不可欠とされるアメリカ社会の現状への関心がある。特に貧困層の多いシカゴやニューヨーク等の大都市ではこのことが一層重要性を増しており、彼らの就労機会の問題は通勤手段の確保の問題となっている場合が少なくない。それゆえに従来の福祉の枠を超えて交通の視点も踏まえた政策を講じる必要性がある。本研究は、かような動向を「福祉と交通の政策リンケージ」として捉え、これを主たる分析視点としている点に意義がある。

さて、その注目すべき「福祉と交通の政策リンケージ」の展開を、政策と財政の両面から支援してきたのが連邦政府（中央政府）である。すなわち連邦運輸省・連邦交通局（Federal Transit Administration：FTA）の所管する交通補助金プログラム、JARCにほかならない。

JARCプログラムは、「豊かな社会」アメリカの盲点をつく画期的な政策といえる。前述の通りJARCは“Jobs Access and Reverse Commute”の略称であるが、これを邦訳すれば、「就労アクセス及びリバース通勤」となる。この名称の前半に付されている「就労アクセス」は、福祉受給者である失業者または貧困層が福祉給付に依存せず、自らの力で労働市場にアクセスし、職業訓練プログラム等への通学を含め労働スキルの向上を図り、自ら就労機会（定職）を得ることを意味している。また後半の「リバース通勤」は、都心部に居住する大量の貧困層（黒人やヒスパニック等の福祉受給者）が郊外エリアに立地する工場等の勤務地への通勤を支援するために、各種の公共交通機関を整備することを意味している<sup>5</sup>。さらにJARCプログラムは州、地方自治体、交通公社、民間NPO等にいたる複数の政府レベルの行政組織や交通事業体に補助金を配分し、福祉受給者の就労支援を行う体制を基本としている。地域の事情に応じた形で福祉政策を柔軟に打つために、分権体制を重視しているのである。

ただし、自立および分権重視の福祉改革といっても、その成否のカギは、最終的には個々の福祉受給者の就労意欲や行動にかかっていることは事実である。また、州や地方自治体等の側も、就労に結び付くような有益な情報提供を十分に行うためのきめ細かい工夫をすることが常に求められる。アメリカ社会を悩ませる貧困問題、それを改善する「福祉から労働へ」（Welfare to Work）の支援は、そう容易なことではない。

本研究では、以上に述べた1997年福祉改革にともなう「福祉と交通の政策リンケージ」の視点から、JARCプログラム「リバース通勤」の現状と課題を事例分析を通して明らかにし、わが国へのインプリケーションを提示する。

<sup>4</sup> 渋谷博史は、建国以来アメリカが堅持する連邦制つまり州およびその下部組織である地方政府レベルでの分権システムを維持する重要なファクターとして、「民間活用」の重要性を挙げている。渋谷博史（2010）参照。

<sup>5</sup> アメリカの大都市圏や中堅都市における公共交通システムは、都市郊外の閑静な住宅街に住む中・高所得者が都心（ダウントウン）に通勤することを想定した運行サービス体系（路線システム、運行ダイヤ、乗り換え等）になっており、都心から郊外への逆向きの通勤（つまりリバース通勤）は基本的に想定されていない。加えて、非熟練者向けの仕事の多くは低賃金単価労働であるだけでなく早朝または深夜や週末の勤務が求められる場合が多いが、その時間帯は公共交通サービスが著しく低下しているか、まったく提供されていないのが現状である。

## 1-2 学術的な意義

本研究の意義は、次の2点に集約される。

第1に、1997年福祉改革法施行から15年以上経過する今日におけるJARCプログラム実施の過程や現状を、福祉と交通の両面からアプローチしようとする点にある。これは我が国でのアメリカ研究としてはほとんど手つかずの状態である。もちろん福祉改革それ自体については、我が国でも一定の研究蓄積を有し、とくに「自立」と「分権」というアメリカ的価値としての基本原則の視点から実証的かつ事例的に検討されてきた。しかし、それらは交通政策の視点から、あるいは交通政策とのリンケージという視点から議論されたものは皆無に等しい。本研究はそうした我が国での福祉改革の諸研究を補完する意義がある。

第2に、「福祉改革法」施行後、「リバース通勤」が比較的成果を出しているシカゴの事例を軸に分析し、その理由を明らかにする点である。中西部イリノイ州にある大都市シカゴの人口は、大都市圏エリア全体でみれば950万を超える。シカゴ市の人口270万の人種別構成をみると、人口の3分の1を黒人が占め、もう3分の1をヒスパニックが占め、また彼らの多くが低所得層であるのが現状である<sup>6</sup>。シカゴはアメリカ社会の抱える都市問題、貧困問題の実態を浮き彫りにする典型例といってよく、それゆえにシカゴにおけるJARCプログラムを活用した就労促進策の重要性は大きい。第3節「シカゴの事例」で詳述するように、連邦政府と、イリノイ州政府またはその下部組織である地方自治体やシカゴ大都市圏の公共交通公社RTA (Regional Transportation Authority) 等との積極的な連携が、貧困層の福祉からの離脱そして自立を可能にするキーポイントになっている<sup>7</sup>。

## 1-3 事例の紹介

先述したように、本研究では、主として中西部イリノイ州北東部に位置する大都市シカゴを事例に扱う。

シカゴ市は、人口270万を擁するアメリカ第3の大都市である。シカゴ市と、その郊外に位置するCookカウんティ、Lakeカウんティなど6つのカウんティ(郡)によって形成される大都市圏全域の人口は950万を超える。シカゴ市は大量の貧困層を抱え、その多くが市人口の32.9%すなわち3割を占める黒人である。例えばシカゴ市の南部に位置するHyde Park地区やWest Englewood地区などは住民のほぼすべてが黒人であり、治安や教育事情などコミュニティ環境は劣悪を極めている。いわゆる「ゲットー」と呼ばれる黒人貧困街である。市の南部地区に加えて、西部地区も黒人貧困街が広がっており、その隣にはヒスパニック系の貧困街とも隣接している。

そのシカゴ大都市圏において公共交通を運営しているのが、RTAである。RTAは、その基本的な財源として売上税(売上税には一般行政サービスの財源とされる「一般売上税」のほか、交通目的税としてのRTA Sales Taxから構成される)を課税する独立した権限や、債券を発行する

<sup>6</sup> シカゴ市の人種別、所得別にみた人口分布や、それと関連した教育問題は、塙武郎(2012)『アメリカの教育財政』を参照されたい。

<sup>7</sup> シカゴ大都市圏の公共交通公社RTAや、シカゴ市内の交通公社CTAについては、塙武郎(2006)「アメリカの公共交通財政—シカゴRTAの事例分析」を参照されたい。

## ■ 第1節 本研究の枠組み

起債権をイリノイ州政府から委譲されており、交通公社としての独立性が強い点に特徴がある。

そのRTAの下部組織として、次に述べる3つの運営事業体が存在する。第1に、シカゴ市内で地下鉄やバス等を運営するCTA (Chicago Transit Authority) であり、シカゴ市民の足として重要な機能を果たしている。その利用者の多くが、上述したシカゴ市に居住する大量の貧困層である。第2が、シカゴ市の都心部と郊外エリアを結ぶ中距離鉄道（通勤鉄道）を運営するMetra、そして第3が、郊外エリアを中心にバスを運営するPaceである。そして各事業体がJARCプログラムを採択し、「リバース通勤」を実施している。CTA、Metra、Paceの3事業体は、それらの親組織としてのRTAの下で総括的に管理されている。

JARCプログラムの取組みにおいて、RTAは全米から注目を集めている。例えば、先述した郊外エリアのバス運営専門のPaceは、2000年以後から貧困層を対象とした、大型バン車両を提供し通勤手段を確保する“Vanpool”政策に熱心である。これはJARCプログラムを活用した先進事例の一つとして評価されている。本研究では、そうした事例を基礎として福祉受給者の就労支援に一層取り組むRTAの事例を具体的に取り上げる。

なおシカゴRTAの事例分析では、イリノイ大学シカゴ校都市交通センターの研究者との意見交換や彼らの先行研究に基づきながら、また本研究独自のヒアリング調査等が活かされている。

## 第2節 JARCプログラムの現状

次に本節は、本研究の分析対象である「JARCプログラム」の概要を述べる。とくに、そのコア部分をなす福祉受給者等を対象とした「リバース通勤」の運行サービス体系やプログラム利用者の特徴など現状をみていく。

### 2-1 目的と法的根拠

JARCプログラムの目的は、福祉受給者や低所得者が就労しようとした場合に生じる交通アクセス上の諸問題を、連邦政府の財政支援等を通じて改善することである<sup>8</sup>。アメリカでは低教育歴または低スキルの労働者、すなわち非熟練労働者が就くことのできるフルタイムまたはパートタイムの雇用先は、大都市の郊外エリアに立地する工場である。それら工場等に代表される通勤先への交通アクセスは不便である、または自家用車がないと極端にアクセスが困難なところに立地しており、自家用車を持たない彼らの就労機会を阻む大きな障壁になっていた<sup>9</sup>。

JARCプログラムは、そうした交通面での障壁の改善を図るため連邦運輸省・連邦交通局(FTA)の所管する交通補助金プログラムとして1998年に可決され、翌1999年よりFTA予算として当該補助金が支出された。JARCの法的根拠は1998年施行の道路等インフラ整備に関する6ヶ年の連邦法、“Transportation Efficiency Act for the 21st Century”(TEA-21)の下で規定される米国法典第49条第5316項(49 U.S.C. 5316)であり、それに基づいて交通補助金プログラムが運用されてきた<sup>10</sup>。また前述の通り連邦運輸省のFTAがこれを所管するが、保健福祉省、労働省もJARCプログラムの政策立案や運営に加わってきた。「福祉と交通の政策的リンケージ」はこうして連邦政府の3省が連携し、福祉受給者等の経済的な自立を求める福祉改革が推進されたのである。

### 2-2 「リバース通勤」の運行サービス体系

次にJARCプログラムの特徴である「リバース通勤」の運行サービス体系について整理する。

都心部(ダウンタウン)に居住する福祉受給者等が郊外エリアに立地する工場等に通勤するための交通手段を促進する「リバース通勤」には、次に述べる2種の運行タイプがある<sup>11</sup>。第1の運行タイプは、Fixed-Route、すなわち「正規運行事業」と呼ばれるものである。これは電車やバス等の正規運行ルートの時時刻表に便数を追加する、または臨時の停留所等を設置するというも

<sup>8</sup> 連邦運輸省・連邦交通局ウェブサイトを参照。(http://www.fta.dot.gov/grants/13093\_3550.html)

<sup>9</sup> Thakuria, Piyushimita

<sup>10</sup> “TEA-21”は1998年から2003年までの6年間の時限立法である。その後、2005年から2009年までの5年間の時限立法とし“SAFETEA-LU”に、さらに2012年から今まで、Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act (MAP-21)に再授権されている。

<sup>11</sup> エドナー・M・シェルドン(2012)、134-135頁を参照。



## 第2節 JARCプログラムの現状

のである。第2の運行タイプは、Demand-response、すなわち「随時運行事業」と呼ばれるものである。これは7～8人乗りの大型バンを提供し、それに相乗りして通勤するものである。アメリカの大都市に建設されているインターステイト高速道路等には、2人以上相乗りする大型バン等の自動車を優先するカープール専用レーンが設置され渋滞緩和策が打たれているが、これはそうした緩和策ともリンクしている。

図表1は、JARCプログラム利用者の運行タイプ別割合（2006年）を示したものである。これによれば、Fixed-RouteタイプがJARCプログラム利用者全体の44%、Demand-responseタイプは39%を占める。Fixed-Routeタイプが数ポイント上回っているが、両者はほぼ同等の割合と比べてよい。

図表1 JARCプログラム利用者のタイプ別割合(2006年)

Fixed-Route	44.0%
Demand-response	39.0%

注) 合計で100%にならないのはその他の項目を省いたため。

資料: Piyushimita Thakuriah, P.S. Sriraj, Siim Soot, Joseph Persky(2008), p.3-4.

次に、JARCプログラムの現状を人口規模（都市サイズ）別にみていく。JARCプログラムは人口規模に応じて、次に述べる3つの都市サイズに分類し、当該補助金を配分する際の基準等に活用している。

第1に、「大都市圏エリア」(Large Urbanized Area)であり、これは人口100万人以上の大都市である。第2に、「小都市圏エリア」(Small Urbanized Area)というもので、人口5万～10万人の中堅都市である。第3が「非都市圏エリア」(Non-Urbanized Area: Rural Area)というもので、人口5万人以下のルーラル地域である。

そこで図表2であるが、これはJARCプログラムを実施している代表的な都市について、交通事業者、都市サイズ、運行タイプの別を示したものである。まず「大都市圏エリア」の代表例としてはニューヨーク州のWestchester Transit Authority、イリノイ州シカゴ市のCTA、ルイジアナ州のニューオリンズ市等を含むJefferson Parish（郡）等がある。これらはいずれも100万以上の人口を擁する大都市であり、多くの貧困層を抱える。ニューヨーク州のWestchester Transit Authorityは、ニューヨーク市北部に位置するWestchester郡においてバス等を運営する交通事業者である。シカゴ市のCTAは第3節の事例分析で詳しく検討するが、シカゴ市内で地下鉄やバスを運行する交通事業者である。

図表2 JARCプログラムを実施している代表都市(都市サイズ、運行タイプの別)

JARCプログラムの実施主体(交通事業体、地方政府、民間NPO等)	都市サイズ	運行タイプ
Outreach, San Jose, CA	大都市圏	随時運行
Alameda Contra Transit, CA	大都市圏	正規運行
Westchester Transit Authority, NY	大都市圏	正規運行
Chicago Transit Authority, IL	大都市圏	正規運行
Mt Hood Com. College, Portland, OR	大都市圏	随時運行
North Seattle Community College, WA	大都市圏	随時運行
King County Workforce Training, Seattle, WA	大都市圏	随時運行
Seed Transportation, Hennepin County, MN	大都市圏	随時運行
MTA, Minneapolis, MN	大都市圏	正規運行
Jefferson Parish, LA	大都市圏	正規運行
La Crosse Transit, La Crosse, WI	小都市圏	正規運行
Island Transit, Galveston, TX	小都市圏	正規運行
Neighborhood Transportation Service, Cedar Rapids, IA	小都市圏	随時運行
Brockton Area Transit, MA	小都市圏	正規運行
Transfort, Fort Collins, CO	小都市圏	正規運行
Santa Rosa Transit, CA	小都市圏	正規運行
Bloomington YWCA, IL	小都市圏	随時運行
PacifiCab, Hillsboro, OR	ルーラル	随時運行
Monmouth County, NJ Transit, NJ	ルーラル	正規運行
Weirton, Change Inc., WV	ルーラル	随時運行
Loveland, CO	ルーラル	正規運行
Howard County Transit, MD	ルーラル	正規運行
Spartanburg, SC	ルーラル	随時運行

資料:Piyushimita Thakuriah, P.S. Sriraj, Siim Soot, Joseph Persky (2008), p.3-3.

上述した「大都市圏エリア」に分類される3事例は、いずれも運行タイプが「正規運行サービス」(Fixed-Route)である点で共通している。一方カリフォルニア州サンノゼ市のOutreach、オレゴン州ポートランド市のMt. Hood Community College、ワシントン州North Seattle Community College、同州シアトル市のKing County Workforce Trainingは「随時運行サービス」(Demand-Response)を実施しており、同じ大都市圏エリアであっても運行タイプが異なっている。これと同様に「小都市圏エリア」でも、マサチューセッツ州Brockton Area Transit等が正規運行サービスを実施しているのに対し、イリノイ州のBloomington YWCA等は随時運行サービスを実施している。そしてルーラルでも両タイプに分かれている。

かくして「リバース通勤」の運行タイプは、個々の都市における諸事情に応じて選択されており、その個々の選択は、福祉受給者等の居住地区と郊外エリアに立地する雇用先との位置関係や、その通勤区間に鉄道やバス等の既存公共交通機関が提供されているか否かが大きな要素になっている。

### 2-3 JARCプログラム利用者の特徴

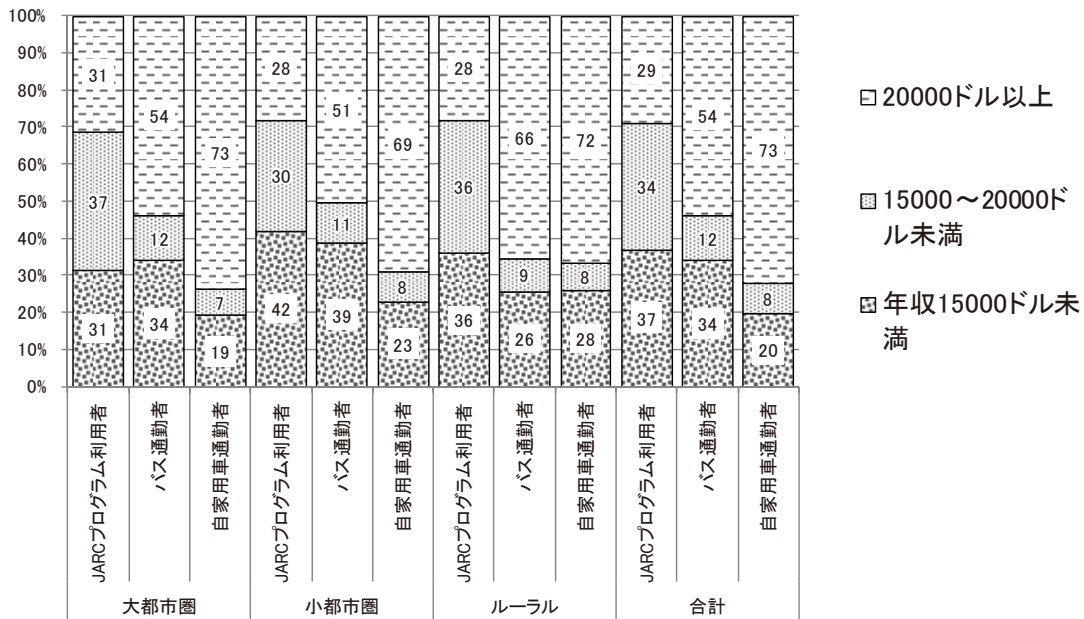
次に図表3は、JARCプログラム利用者と一般通勤者を所得水準別および都市サイズ別に比較したものである。なお一般通勤者については、さらに交通モード別(自家用車、バス)に示している。

まず、図表3の右端に示されている合計をみると、JARCプログラム利用者は、一般通勤者に比べて最貧層の年収である「15000ドル未満」の比率が最も大きくなっており、37%を占めている。「15000ドル~20000ドル」の比率でもJARCプログラム利用者が34%となっており、一般通

## 第2節 JARCプログラムの現状

勤者に比べて圧倒的に大きい点に特徴が出ている。これら「15000ドル未満」と「15000ドル～20000ドル」を合計すると71%を占めているが、「20000ドル以上」はJARCプログラム利用者が29%と最も小さくなっている。一方、一般通勤者のうち自家用車で通勤する者の73%が20000ドル以上であることから、年収20000ドルに通勤手段を選択する大きな境界線があるように推測される。いずれにしてもJARCプログラム利用者の多くが、自家用車を所有できない貧困層であることが改めて浮き彫りになっている。

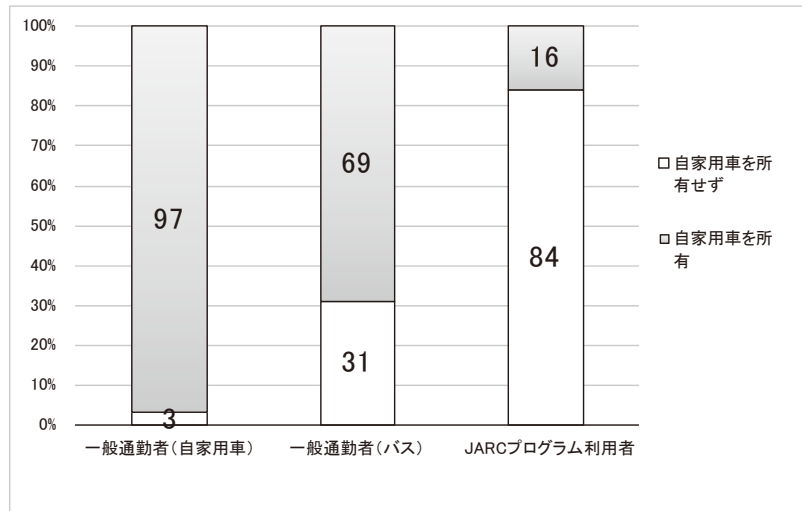
図表3 JARCプログラム利用者と一般通勤者(バス、自家用車)の所得水準別構成



資料: Piyushimita Thakuriah, P.S. Sriraj, Siim Soot, Joseph Persky (2008), p.4-2より作成。

また図表4は、JARCプログラム利用者と一般通勤者において、自家用車の所有率を比較したものである。これによれば、JARCプログラム利用者の84%が自家用車を所有しておらず、彼らの通勤手段としての公共交通の重要性が浮き彫りになっている。一方、一般通勤者のうち、バスを通勤手段としている者の69%すなわち7割が自家用車を所有しているが、しかし残りの31%が自家用車を所有しておらず、バスを必要不可欠としている現状も見逃すことはできない。つまり、JARCプログラム利用者か一般通勤者に関係なく、公共交通の重要性を示唆している。

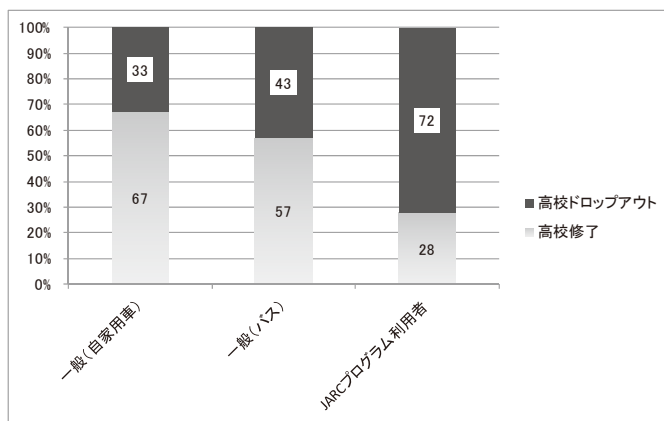
図表4 JARCプログラム利用者と一般通勤者(自家用車、バス)の自家用車所有率の比較



資料: Piyushimita Thakuriah, P.S. Sriraj, Siim Soot, Joseph Persky (2008), p.4-3.より作成。

さらに図表5は興味深いデータである。これはJARCプログラム利用者と一般通勤客を、教育歴で比較を行ったものである。まずJARCプログラム利用者の72%が高校をドロップアウトしている点が最も際立った特徴といえる。その値は自家用車を通勤手段とする一般通勤者の33%、バス通勤者の43%よりも圧倒的に高くなっている。アメリカの競争的な労働市場における教育歴の差による所得格差や貧困問題はしばしば指摘されてきた問題であるが、福祉受給者の大半が低教育歴であり、それが就労機会を狭めている現実を浮き彫りにしている。

図表5 JARCプログラム利用者と一般通勤者の教育歴の比較



資料: Piyushimita Thakuriah, P.S. Sriraj, Siim Soot, Joseph Persky (2008), p.4-4.より作成。

このように、JARCプログラム利用者の多くは福祉受給者つまり貧困層であり、自家用車を購入できる経済的な余力はない。さらに彼らの多くは教育歴が低いという現実が就労機会を一層狭めている。しかし、福祉改革によって福祉給付期限を5年に制限された以上、自ら労働市場にアクセスする以外に貧困から脱出する手段はないという厳しい現実が突きつけられている。それゆえに、結果的に個人の自助努力を促す所得再分配政策が必要とされる形になっているのである。

### 2-4 補助金の配分

連邦運輸省FTAの所管するJARCプログラムに基づく連邦交通補助金（以下、「JARC補助金」という）は、どのように配分されているのか。

まずJARC補助金は、連邦議会の承認をもって各州へ交付される。連邦議会が承認した補助金額を年度別にいうと、1999年度は14.1百万ドル、2000年度は60.1百万ドル、2001年度は85百万ドル、2002年度は70.8百万ドル、2003年度は135.6百万ドル、2004年度は86百万ドル、2005年度は124百万ドル、2006年度は138百万ドル、2007年度は144百万ドル、2008年度は156百万ドル、2009年度は165百万ドルであった<sup>12</sup>。

JARC補助金の配分をめぐるのは連邦議会で大きな論争を招いた。FTAの資料によれば、JARCプログラム開始年度の1999年度の補助金配分については、競争的な選定プロセスを経て決定したが、それ以降の年度は、連邦議会が政治的に主導するかたちで、1999年度の実績をベースにした交付モデル（モデル・プロジェクトと既定プロジェクト）が構築され、競争的な選定プロセスを経ずに配分先を指定することになった<sup>13</sup>。各州に配分されたJARC補助金は、州から地方政府、交通事業者、民間NPO等の各交通事業体に移転され、JARCプログラムの経費が賄われる。

そこで、JARC補助金の州別の配分額をみていく。図表6は、JARC補助金額と内訳（2007年）を州別に整理したものである。

図表6において、まず州別の配分額の合計の順位をみると、第1位は、カリフォルニア州である。ロサンゼルス、サンフランシスコなどの大都市を抱える同州への配分額は845万ドルである。その内訳は、経常費が66.7%、資本費が13.6%、計画費が19.7%となっている。第2位がテキサス州の798万ドルで、経常費59.3%、資本費40.7%という内訳である。第3位がニュージャージー州の520万ドル、第4位がテネシー州の400万ドル、第5位がアリゾナ州の269万ドル、第6位がイリノイ州の266万ドルという順位である。合計での内訳をみると、経常費が79.6%と8割を占めるなか、資本費が17.4%、計画費が3%となっている。このように年度や州によっては経常費のみ（100%）の補助金を受取っているケースが珍しくないが、それらは新たに資本投資を行うプログラムではなく、既存の鉄道やバス等の公共交通機関の増便を図るなどし、それにとまなうバス等の運転手の人件費等をJARC補助金で賄うというケースである。

<sup>12</sup> エドナー・M・シェルドン（2012）、136頁。

<sup>13</sup> エドナー教授は、これによって競争的な選定プロセスで採択できるプロジェクト数が減少したと指摘している。エドナー・M・シェルドン（前掲論文）、136頁。

図表6 州別にみたJARC補助金の配分額(2007年)

(単位:ドル)

州	資本費	計画費	経常費	合計	比率	順位	比率		
							資本費	計画費	経常費
Alabama	675,000	0	1,802,992	2,477,992	4.16	8	27.2		72.8
Alaska	158,724	0	972,014	1,130,738	1.90	19	14.0		86.0
Arizona	761,226	0	1,926,131	2,687,357	4.51	5	28.3		71.7
California	1,147,199	1,662,112	5,636,177	8,445,488	14.18	1	13.6	19.7	66.7
Colorado	15,000	0	699,822	714,822	1.20	23	2.1		97.9
Connecticut	0	0	1,188,325	1,188,325	1.99	18			100.0
District of Columbia	80,000	0	620,899	700,899	1.18	24	11.4		88.6
Idaho	19,978	0	0	19,978	0.03	36	100.0		0.0
Illinois	849,144	0	1,813,525	2,662,669	4.47	6	31.9		68.1
Indiana	0	0	1,238,976	1,238,976	2.08	17			100.0
Iowa	-115,645	0	1,673,449	1,557,804	2.62	13	-7.4		107.4
Kansas	0	0	361,810	361,810	0.61	29			100.0
Kentucky	0	0	1,399,725	1,399,725	2.35	15			100.0
Louisiana	177,123	0	1,594,108	1,771,231	2.97	10	10.0		90.0
Maine	305,400	0	533,835	839,235	1.41	21	36.4		63.6
Maryland	5,248	0	1,336,028	1,341,276	2.25	16	0.4		99.6
Michigan	230,280	0	501,948	732,228	1.23	22	31.4		68.6
Minnesota	0	0	991,182	991,182	1.66	20	0.0		100.0
Missouri	108,908	0	1,570,307	1,679,215	2.82	11	6.5		93.5
Nebraska	0	0	103,550	103,550	0.17	33			100.0
Nevada	0	0	99,126	99,126	0.17	35			100.0
New Hampshire	0	0	114,174	114,174	0.19	32			100.0
New Jersey	327,702	0	4,876,000	5,203,702	8.74	3	6.3		93.7
New Mexico	32,300	0	146,232	178,532	0.30	31	18.1		81.9
New York	0	0	1,452,505	1,452,505	2.44	14			100.0
North Carolina	0	0	100,780	100,780	0.17	34			100.0
Ohio	439,395	0	0	439,395	0.74	28	100.0		0.0
Oregon	93,132	0	1,558,393	1,651,525	2.77	12	5.6		94.4
Pennsylvania	364,165	0	115,835	480,000	0.81	27	75.9		24.1
Tennessee	217,338	0	3,777,858	3,995,195	6.71	4	5.4		94.6
Texas	3,242,694	4,500	4,728,034	7,975,228	13.39	2	40.7	0.1	59.3
Vermont	0	0	186,885	186,885	0.31	30			100.0
Virginia	112,335	126,830	366,505	605,670	1.02	26	18.5	20.9	60.5
Washington	959,535	0	872,236	1,831,771	3.08	9	52.4		47.6
West Virginia	0	0	632,153	632,153	1.06	25			100.0
Wisconsin	150,000	0	2,427,275	2,577,275	4.33	7	5.8		94.2
総計	10,356,181	1,793,442	47,418,794	59,568,416	100.00		17.4	3.0	79.6
総計比率(%)	17.4	3.0	79.6	100					

資料:FTAウェブサイト([http://www.fta.dot.gov/12305\\_9293.html](http://www.fta.dot.gov/12305_9293.html))より作成。

次に、図表7はJARCプログラムを採択された人口100万人以上の代表的な20都市におけるJARC補助金額の内訳を整理したものである。補助金額の大きい順に、第1位がニューヨーク大都市圏の545万ドルであり、その94%が経常費である。第2位が、シカゴ大都市圏の255万ドルであり、経常費が66.7%、資本費が33.3%となっている。第3位がサンフランシスコ大都市圏の224万ドルであり、経常費が100%である。第4位がフェニックス大都市圏の144万ドルで、経常費が90%、資本費が10%である。第5位が、サンディエゴ大都市圏の141万ドルで、経常費が55%、資本費が45%となっている。

上位5位の大都市圏は経常費の比重が全体的に高くなっているが、その主たる理由は、すでに資本投資が行われた既存の都市交通システムをベースにした上で、新たに「リバース通勤」を実施するための各種プログラム経費をJARC補助金に求めたからである。

## 第2節 JARCプログラムの現状

図表7 大都市圏エリア(人口100万人以上のみ)におけるJARC補助金額 (単位:ドル)

	資本費	計画費	経常費	合計
Baltimore, MD	5,248	0	1,336,028	1,341,276
Chicago, IL-IN	849,144	0	1,702,100	2,551,244
Cincinnati, OH-KY-IN	118,969	0	0	118,969
Columbus, OH	100,211	0	0	100,211
Indianapolis, IN	0	0	1,238,976	1,238,976
Los Angeles--Long Beach--Santa Ana, CA	0	1,248,161	495,335	495,335
Minneapolis--St. Paul, MN	0	0	991,182	991,182
New York--Newark, NY-NJ-CT	327,702	0	5,123,815	5,451,517
Philadelphia, PA-NJ-DE-MD	284,165	0	115,835	400,000
Phoenix--Mesa, AZ	143,734	0	1,293,611	1,437,345
Pittsburgh, PA	80,000	0		
Portland, OR-WA	0	0	1,179,191	1,179,191
San Antonio, TX	0	0	136,298	136,298
San Diego, CA	635,487	0	776,455	1,411,942
San Francisco--Oakland, CA	0	0	2,239,839	2,239,839
San Jose, CA	0	0	890,042	890,042
Seattle, WA	900,000	0	91,182	991,182
St. Louis, MO-IL	0	0	941,622	941,622
Virginia Beach, VA	0	126,830	0	0
Washington, DC-VA-MD	80,000	0	0	80,000

資料:FTAウェブサイト([http://www.fta.dot.gov/12305\\_9293.html](http://www.fta.dot.gov/12305_9293.html))より作成。

ところで、JARC補助金の使用ルールは、以下の通りである。ここではFTAに勤務しJARCプログラムの政策形成に関わった経験を有する、米ジョージメイソン大学教授のシェルダン・エドナー教授の論文を引用することにした。

JARC資金は、資本・計画・経常費に使うことができる。資本・計画の費用に占める連邦資金の比重は、当該事業の純費用の80%を超えてはならない。経常費の場合は50%を超えてはならない。被交付団体が公務的仕事や企画や技術援助に使用できるのは、補助金の10%以下であるが、その場合には被交付団体の自己負担がなくてもよい。逆から言えば、被交付団体の自己負担の比率は、資本・計画の費用では20%以上、経常費では50%以上である<sup>14</sup>。

上記のように、JARC補助金は基本的に資本費、計画費、経常費の3つの経費カテゴリーから構成されており、経常費に関しては、補助金額に占める比重を50%以下としている。残りの50%は州や地方政府や民間NPO等のJARCプログラムを実際に提供する交通事業者が自己負担する形である。これはいわゆる「マッチング補助金」の仕組みを運用したものであり、受取り側である州や地方政府等での財政規律を原則とした制度設計になっている。

さらに、エドナー教授はJARC補助金の使用ルールに関して、以下の点も指摘している。

<sup>14</sup> エドナー・M・シェルドン (2012)、134頁。なお同論文の著者エドナー教授 (ジョージ・メイソン大学) は、2011年1月8日に國學院大學で開催された国際会議「國學院大学 国際会議:福祉国家と政府間関係の日米比較」(代表者:根岸毅宏國學院大學経済学部教授)に講演者として招聘され、JARCプログラムを含む交通補助金プログラムの分権体制をめぐる諸問題について意見交換を交わす機会を得た。同会議において、埴はエドナー教授の基調報告に対するコメンテーターを、渋谷は総括報告をそれぞれ担当した。

SAFETEA-LU（2004年施行。TEA-21法に次ぐ道路等インフラ整備に関する6ヶ年の連邦法）の施行により、補助金の被交付団体は、当該事業が地域で計画され、連携が形成された公的な交通福祉サービス事業であることを証明することが求められている。ここでいう「交通福祉サービス事業」は、地方政府レベル、広域的な地方政府レベル（複数の地方政府を合わせたもの）、州レベルの各レベルで計画・連携して提供するという規定になっている。特に5万人以上の都市圏と州政府は、JARCプログラムの補助金の前提条件として交通計画や交通改善計画の作成が義務づけられている。またFTAの側の配分ルールとして、一つの州に配分するJARC補助金の20%を5～20万人規模の都市圏に配分することと既定している<sup>15</sup>。

上記にある「5万人以上の都市圏と州政府は、（中略）交通計画や交通改善計画の作成が義務づけられている」とあるが、これは、「リバース通勤」の運行サービスによって乗客数がどれだけ増加し、またそれが雇用にむすびついたかというデータを収集し、連邦政府に提出しなくてはならず、またそれらのデータをもとに交通改善計画を構築することが求められているからである。すなわち、マッチング補助金の枠組みによる受け取り側の政策効果に関する責任をもたせ、それを資源配分における地域間公平を図る根拠としているのである。

## 2-5 都市サイズとJARC補助金

次にJARC補助金の配分を、都市サイズ（人口規模）の視点から見ていくことにしたい。

図表8は、都市サイズ別にJARC補助金額と使用車両数を比較したものである。なお使用車両数は車種別に分けて示している。

図表8 人口規模別にみたJARC補助金額と車両数(2007年)

(単位:ドル、台)

車種	人口規模								合計	
	100万人以上		20万人～100万人		5万人～20万人		5万人未満		補助金額	車両数
40フィートバス	0	0	0	0	0	0	51,932	1	51,932	1
35フィートバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30フィートバス	0	0	0	0	0	0	165,630	3	165,630	3
30フィート未満バス	0	0	0	0	64,000	1	1,726,580	25	1,790,580	26
大型バン	198,900	26	25,000	2	277,000	13	625,355	16	1,126,255	57
Total	198,900	26	25,000	2	341,000	14	2,569,497	45	3,134,397	87

資料: FTAウェブサイト([http://www.fta.dot.gov/12305\\_9293.html](http://www.fta.dot.gov/12305_9293.html))より作成。

まず合計をみると、2007年におけるJARCプログラムで導入された車両数は87台で、その内訳は「大型バン」が57台と最大になっている。これは先に述べた7～8人乗りのバンプールのことであり、「リバース通勤」の重要な柱といってよい。大型バンについて人口規模別にみると、100万人以上の大都市が26台と最大になっており、次に5万人未満が16台、5万人～20万人が13台となっている。大型バンの補助金額は113万ドルであり、合計313万ドルの35.9%を占める。大型バンに次いで多いのが「30フィート未満バス」であるが、合計26台のうち、25台が5万人未満の

<sup>15</sup> エドナー・M・シェルドン、前掲論文、134頁。



## ■ 第2節 JARCプログラムの現状

ルーラル地域で導入されている。この「30フィートバス」の補助金額は全車種のなかで最大になっており、179万ドルである。

また、補助金額について人口規模別にみると、5万人未満のルーラル地域が最大で、257万ドルが配分され、合計額の82%を占める。次に100万人以上が大きいのが、6.3%と極端に少ない。5万人未満のルーラル地域では、鉄道やバス等の公共交通よりも、自家用車が主たる通勤手段になっていることが容易に想像されるが、それでも貧困層が自家用車を所有する可能性は低いはずである。

人口が少ないルーラル地域は公共交通への需要も投資は小さく、一般通勤者は自家用車に依存している。現状として「車社会」の様相を極めており、5万人未満のルーラル地域は大型バスの慢性的な車両不足に悩んでいたはずである。そのような現状から、ルーラル地域では、図表8にみるように、バス車両の積極的な導入を図ることによって、JARCプログラム利用者か一般通勤者の別を問わず、バスという公共交通の通勤手段を提供したものと推定される<sup>16</sup>。

---

<sup>16</sup> この点に関しては、研究代表者（埴武郎）がイリノイ大学シカゴ校都市交通センターのSriraj氏やシカゴの交通公社RTAの専門スタッフとの意見交換やヒアリング調査を行った際にえた証言等に基づいている。

## 第3節 シカゴの事例

以上を踏まえ、本節では事例分析を試みる。中西部イリノイ州にある大都市シカゴを事例に取り上げ、JARCプログラムの「リバース通勤」の現状を分析する。

### 3-1 RTA（公共交通公社）と貧困問題

シカゴ市はアメリカ第3の人口を擁する大都市であり、そのシカゴ市を中心とする大都市圏全域における人口は950万を超える。そのシカゴ市の抱える最大の問題の一つが、貧困問題である。それは人種問題と密接に関係している。とくにシカゴ市の南部および西部は黒人の貧困層が多く、犯罪の多い地区として知られている。その意味でJARCプログラムによる就労支援を最も必要としている地区であるともいえる。

シカゴ大都市圏において電車やバス等の管理運営を担うのが、公共交通公社のRTAである。RTAは、公共交通行政に専門特化した地方政府として州が設置認可したものであり、公共交通における政策、財政面で高度に独立した権限と責任をもっている。特に財政面での独立性が際立っており、いわゆる交通目的税である「RTA売上税」(RTA Sale Tax)の課税権等の財政的権限をイリノイ州政府から委譲されている。RTAは電車やバス等の運行に必要とされる経常的経費をこのRTA売上税収を中心に賄っている。また州政府からも毎年度RTAに経常および資本補助金が配分され、州経済を牽引する大都市シカゴの公共交通を財政面で積極的に支えているのである<sup>17</sup>。

このように、RTAは課税権等を付与された地方政府としての法的根拠をもつ交通公社であるが、電車やバス等の運行サービスを実際に管理運営しているのは、そのRTAの下部組織としての以下に述べる3つの交通事業体である。第1はCTAである。CTAは、シカゴ市内を中心に地下鉄やバスを運行しており、規模や機能の面でRTAの中心的な役割を担っている。第2はMetraである。Metraはシカゴ市の都心部と郊外エリアを結ぶ中距離通勤電車の運行を行っている。第3はPaceである。これはシカゴの郊外エリアでのバスの運行に専門特化した交通事業体である。Paceは特に2000年以後に身体障害者や高齢者、そして福祉受給者を対象とした大型バン（Van Pool）の提供や所有支援に力を注いでいる。

図表9は、RTAを含むイリノイ州北東部エリアでのJARCプログラムの参画主体と補助金額の推移（1999年～2006年）である。

<sup>17</sup> 塙武郎（2006）、塙武郎（2010）を参照されたい。

図表9 シカゴ大都市圏におけるJARCプログラムの実施主体と補助金額

	JARCプログラムの財政負担者	支出額
1999年	CTA, Pace, Metra, Chicago Housing Authority, African American Leadership Partnership, DuPage County	220万ドル
2000年	University of Illinois Chicago, Illinois Community College Board, DuPage Federation, DuPage Department of Human Services	200万ドル
2001年	CTA, Pace, Metra	60万ドル
2002年	CTA, Pace, Metra, City of Chicago, DuPage County	250万ドル
2003年	CTA, Pace, Metra, DuPage County	100万ドル
2004年	DuPage County, Ray Graham Association	60万ドル
2005年	DuPage County, Ray Graham Association, Illinois Statewide	110万ドル
2006年	CTA, Pace, Metra, Kane County	300万ドル

資料：FTAウェブサイト([http://www.fta.dot.gov/12305\\_9293.html](http://www.fta.dot.gov/12305_9293.html))より作成。

JARCプログラム開始年の1999年からCTA、Pace、Metra等は220万ドルのJARC補助金を受け取り福祉受給者の就労支援を開始している。その後もCTA、Metra、PaceはJARC補助金を2001年、2002年、2003年、2006年に受取っている。また図表9に示されているDuPage CountyやKane Countyは、シカゴ市の郊外エリアに位置するカウンティ（郡）であるが、このエリアはMetraとPaceの提供する路線サービスエリアであり、都心から郊外への「リバース通勤」が実施されている典型的なエリアである。このように「リバース通勤」は、RTAだけでなく、カウンティも財政負担を行い、その運営主体としての役割を担っている。なお既述の通り、JARCプログラムの運営主体は、RTAに代表される交通公社だけでなく、州政府、地方政府、民間NPOにいたる多種多様な団体も認められている。例えば実際に図表9をみてわかるように、州立のイリノイ大学シカゴ校（University of Illinois Chicago）が2000年にJARCプログラムに参画し、シカゴの貧困問題や福祉政策と直接向き合い、貧困層の就労支援にかかわっている。そうした地元の州立大学という研究機関が福祉政策に直接関わっている現状は注目に値する<sup>18</sup>。

図表10は、シカゴ大都市圏で実際に採択されたJARCプログラムを具体的に示したものである。ここでは、各プログラム別に運営主体、補助金額、自己負担額（2007年～2013年）を示している。

<sup>18</sup> イリノイ大学シカゴ校都市交通センター（Urban Transportation Center）がその中心的な役割を担っており、シカゴ大都市圏における「リバース通勤」のあり方、交通と福祉の政策的リンケージをめぐる政策形成や運営に直接関わり、助言等を行っている。元来、アメリカの州立大学は地元の州や地方政府レベルでの公共政策の立案や助言等を行うことを重要なミッションとしている。

図表10 シカゴ大都市圏におけるJARC補助金による実施プログラム一覧(2007年以降)

	Project Title	プロジェクト分類	運営主体(補助金被交付団体)	補助金		
				Local	Federal	Total
2007年	#65 Grand Avenue & #7 Harrison	Operating	CTA	\$886,000	\$886,000	\$1,772,000
	Metra Sunrise Express	Operating	Metra	\$429,000	\$429,000	\$858,000
	Ride-in-Kane	Operating, Capital, and Mobility Management	Association for Individual Development (AID)	\$13,676,051	\$14,543,125	\$28,219,176
	Route 895 - 95th Street Rosemont/Schaumburg Express (Formerly Route 889 - South Suburban Bus Express Bus Network)	Operating	Pace	\$1,050,000	\$1,050,000	\$2,100,000
	Transportation to Work	Operating	DuPage County	\$1,971,970	\$1,971,970	\$3,943,940
2008年	#18 16th/18th - Midday Service	Operating	CTA	\$464,051	\$464,051	\$928,102
	#53A South Pulaski	Operating	CTA	\$255,307	\$255,307	\$510,614
	Kendall Community Transit Program	Operating and Capital	Kendall County	\$571,915	\$696,159	\$1,268,074
	New Clybourn Street Fixed Route Service	Operating	CTA	\$2,179,843	\$2,179,843	\$4,359,686
	Regional Call Center	Mobility Management	Pace	\$3,409,112	\$13,676,831	\$17,085,943
	Safety Transportation Training Program	Mobility Management	Ray Graham Association for People with Disabilities	\$24,012	\$96,051	\$120,063
2009年	#1 Indiana/Hyde Park Service Expansion	Operating	CTA	\$260,000	\$260,000	\$520,000
	#44 Wallace/Racine Bus Route Extension and Service Expansion	Operating	CTA	\$459,769	\$459,769	\$919,538
	#54A North Cicero/Skokie Boulevard - Midday Service	Operating	CTA	\$130,908	\$130,908	\$261,816
	#67 67th/69th/71st Street - Bus Route Extension	Operating	CTA	\$160,372	\$160,372	\$320,744
	#92 Foster - Late Night Weekend Service	Operating	CTA	\$121,500	\$121,500	\$243,000
	31st Street - New Bus Route	Operating	CTA	\$1,067,659	\$1,067,659	\$2,135,318
	East 83rd Street - New Bus Route	Operating	CTA	\$1,272,135	\$1,272,135	\$2,544,270
	Lake County Northwest Demonstration Project	Operating	Lake County	\$1,077,000	\$1,077,000	\$2,154,000
	Operation to Enhance Disabled, Senior, and Regular Transportation in Rural Communities	Operating	Washington Township	\$30,760	\$32,330	\$63,090
	Community Based Transportation to Work	Operating	City of Naperville	\$1,825,475	\$1,825,475	\$3,650,950
2010年	Concrete Waiting Areas at Bus Stops	Capital	Pace	\$0	\$600,000	\$600,000
	Ride to Work Program	Operating	Safer Foundation	\$11,000	\$11,000	\$22,000
	McHenry County Service Integration & Coordination	Operating, Capital, and Mobility Management	McHenry County	\$1,390,979	\$1,405,442	\$2,796,421
2011年	Ways to Work	Operating and Mobility Management	Salvation Army Family, City of Chicago(Dpt. of Community Services Business Affairs & Consumer Protection)	\$537,370	\$674,366	\$1,211,736
	Volunteer Express	Operating	Hanover Township	\$0	\$33,223	\$33,223
2012年	Will County Mobility Management Program	Operating, Capital, and Mobility Management	Will County	\$434,686	\$604,355	\$1,039,041
2013年	CTA Rail Station Guides for CTA Customers Who are Blind or Visually Impaired	Mobility Management	CTA	\$9,825	\$43,230	\$53,055
	City of Chicago Taxi Wheelchair Accessible Vehicle Cost Reimbursement Program	Capital	City of Chicago(Dept. of Business Affairs & Consumer Protection)	\$442,923	\$1,771,689	\$2,214,612
	Metra Visual Information Systems (VIS) at Non-key ADA Metra Stations	Capital	Metra	\$75,000	\$300,000	\$375,000
	Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector	Operating and Mobility Management	Pace	\$88,248	\$98,429	\$186,677
	Pace Call-N-Ride	Operating and Mobility Management	Pace	\$459,783	\$486,828	\$946,611
	Pace I-90 Service Expansion Phase I	Operating and Mobility Management	Pace	\$633,304	\$670,556	\$1,303,860

資料:RTAのウェブサイト(<http://www.rtams.org/rtams/planningProgram.jsp?id=5>)より作成。

2007年以降シカゴ市大都市圏におけるJARCプロジェクトの最大の運営主体は、RTAの下で運営される3つの交通事業体CTA、Metra、Paceである。まずCTAは2007年から2013年の期間に計12本のJARCプログラムが採択され、実施している。なかでも額の大きい順に、2008年採択の“New Clybourn Street Fixed Route Service”、2009年採択の“East 83rd Street - New Bus Route”、“31st Street - New Bus Route”、2007年採択の“#65 Grand Avenue & #7 Harrison”等があり、これらいずれも「経常補助」プログラムとして採択されたものである。すなわち、CTAが運行する既存バスの運行ルートの延長や変更等を行って「リバース通勤」を促進するものであり、それに伴う経常的な支出に対してJARC補助金が充てられるものである。また通勤鉄道Metraは、計2本のプログラムが採択されている。そのうち“Metra Sunrise Express”は、次の事例分析で詳しく検討する。バス専門のPaceは、計6本が採択されている。“Regional Call Center”の1708

### 第3節 シカゴの事例

万ドルが最大となっているほか、“Route 895 - 95th Street Rosemont/Schaumburg Express”、“Pace I-90 Service Expansion Phase I”、“Concrete Waiting Areas at Bus Stops”、“Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”等がある。このうち、“Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”は、次の事例分析で取り上げる。

RTA以外の運営主体としてシカゴ市、DuPageカウンティ、Lakeカウンティ等の地方政府のほか、Ray Graham Association for People with DisabilitiesやSalvation Army Familyといった民間団体も含まれている。Ray Graham Association for People with Disabilitiesは、DuPageカウンティを中心とする郊外エリアを活動拠点とする、体に障害をもつ子供や成人の生活支援や能力開発を行うことを目的とするNPO組織である。Salvation Army Familyは貧困層の自立や生活支援、能力開発等を活動目的とする慈善団体であり、これについては、次の事例分析で取り上げて検討する。

#### 3-2 「リバース通勤」の4事例

では実際に、図表10で示したシカゴ大都市圏でのJARCプログラム事例のうち、特に福祉受給者を対象とする「リバース通勤」の4つの具体例を取り上げ、その現状や特徴を論じることにはしたい。

以下が、「リバース通勤」プログラムを象徴する4事例である。

- ① Metra Sunrise Express（2007年開始）
- ② Ways to Work（2011年開始）
- ③ 31st Street New Bus Route（2009年開始）
- ④ Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector（2013年開始）

そこで以下、個々の事例について概要や特徴について述べることにしたい。

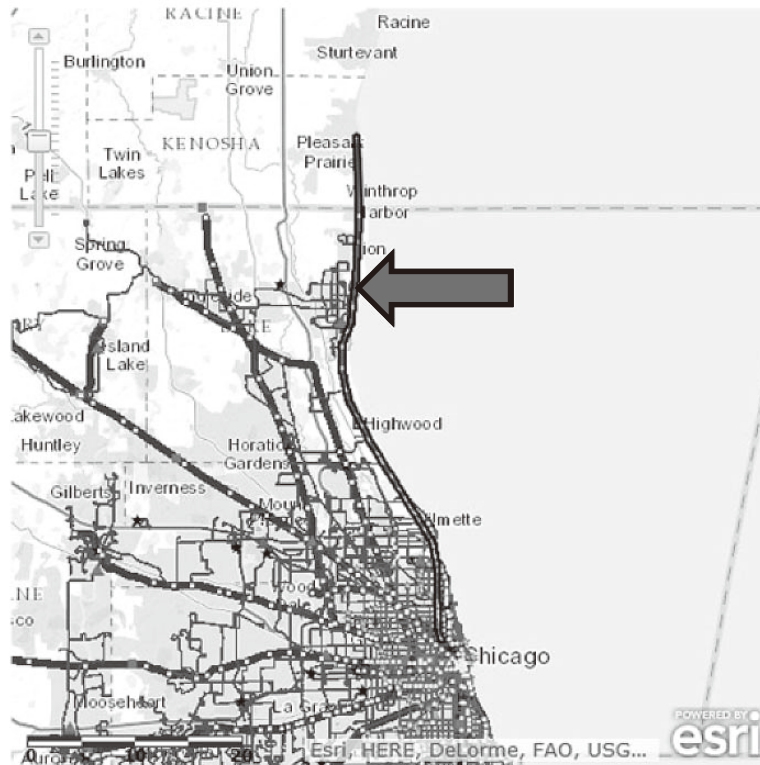
##### 3-2-① “Metra Sunrise Express”

第1の事例は、“Metra Sunrise Express”という名称の「リバース通勤」プログラムである。実施主体は、名称から推察できるように、先述したシカゴ市の都心と郊外とを結ぶ通勤鉄道Metraであり、JARC補助金はすべて経常費補助である。

同プログラムは、Metraが通常運行するシカゴ市の都心と周辺郊外を結ぶ8路線の一つであるUnion Pacific North線において、早朝の時間帯の特急列車の運行サービスの増便を目的とする。このUnion Pacific North線は、シカゴ市の都心部にあるOgilvie Transportation Center-Chicago駅からミシガン湖に沿って北上する路線であり、終着駅はシカゴの都心から2時間ほどで到着するKenosha駅である。

この運行区間のうち、JARCプログラムによって増便されたのは、早朝5時半にOgilvie Transportation Center-Chicago駅を出発し、Kenosha駅の3駅手前にあるWaukegan駅までの区間で運行される1便である。図表11は、“Metra Sunrise Express”の運行ルートマップである。

図表11 “Metra Sunrise Express”プログラムによる「リバース通勤」運行ルート



資料: RTAのウェブサイト(<http://www.rtams.org/rtams/planningProgram.jsp?id=5>)より作成。

同プログラムの実現により、シカゴ市の都心に居住する福祉受給者等が早朝シカゴ発のMetra特急列車に乗り、Waukegan駅周辺で早朝7時に始まる仕事に間に合う通勤手段が確保された。まさに典型的な「リバース通勤」の事例といってよい。開始年の2007年と2008年の2年間で同プログラムに投入された資金は、合計85.8万ドルであり、これによって月平均8,121の新たな乗車が生み出されたと報告されている<sup>19</sup>。

また図表12は、Union Pacific North線の運行ダイヤ表（2015年現在、平日のみ）である。

<sup>19</sup> RTAウェブサイト参照。

図表12 “Metra Sunrise Express”プログラムの時刻表(平日)

The image contains two detailed train schedule tables. The top table is titled "Kenosha to Chicago - Monday through Friday" and the bottom table is titled "Chicago to Kenosha - Monday through Friday". Both tables list stations from left to right, with columns representing departure and arrival times in AM. A thick vertical line is drawn through the Chicago stations in both tables, highlighting the route from Ogilvie Transportation Center to Wilmette. The bottom table includes a note: "The Racine Park stop is made during the summer concert season. Buses may be subject to minor delays."

資料：Metraウェブサイトより。

図表12において太い枠線で示されているのが、JARC補助金活用で増便されたシカゴを早朝出発する“Metra Sunrise Express”の時刻表である。早朝5時42分にシカゴ都心のOgilvie Transportation Center-Chicago駅を出発したあと、Wilmette駅までの各駅に停車し、都心部で乗客を乗せる。Wilmette駅からは特急運行となってBraeside駅、Highland Park駅、Lake Forest駅のみに停車する。Lake Forest駅から終点Waukegan駅までは各駅に停車する。終点Waukegan駅の到着時刻は6時49分なので、シカゴの都心駅からの所要時間は1時間7分となる。

“Metra Sunrise Express”の「リバース通勤」に投入された租税資金は合計85.8万ドルで、そのうち連邦政府から受け取ったJARC補助金額はちょうどその半分にあたる42.9万ドルであり、残りの半分は地方政府つまりMetraが負担している。いわゆるマッチング補助金である。現在、JARC補助期間はすでに終了しているが、“Metra Sunrise Express”の運行経費のすべてをMetraが負担する形で現在も同プログラムは継続されている。

### 3-2-② “Ways to Work”

第2の事例は、“Ways to Work”という名称の「リバース通勤」プログラムである。実施主体はシカゴ市に活動拠点を置くSalvation Army Familyという民間慈善団体である。

同プログラムは、先の事例①とは違って民間組織を活用したユニークな事例である。2011年に開始された同プログラムは、通勤、チャイルドケア、職業教育訓練校への通学を条件とした自家用車購入または修理に必要な費用を対象とする、低所得世帯向け低利短期少額ローンを提供する

というものである。JARC補助金はその低利短期ローンを組む際に必要とされる保証金等に使用される仕組みになっている。図表13は、同プログラムを案内するウェブサイトである。同プログラム開始年の2011年に投入された合計1,211,736ドルの内訳は、連邦政府（JARC補助金）が674,366ドル、地方政府（この場合、シカゴ市が負担）が537,370ドルとおよそ折半になっている。

図表13 “Ways to Work”プログラムの案内サイト



資料: Salvation Army Family & Community Services  
ウェブサイトより。

また同プログラムの実績としては、2011年9月26日に開始されてから2014年6月までに、2,333名の個人がSalvation Army Familyの運営する金融教育セミナー等に参加し、そのうち503名が低利短期ローンを実際に組み、自家用車を購入または修理を行った。

民間慈善団体Salvation Army Familyは、シカゴ市に活動拠点を置く慈善団体として実績が豊富であり、地域社会にしっかりと根付いている。その活動分野は広く、貧困家庭支援、放課後子ども支援、職業訓練および生涯リテラシー支援、芸術教育支援、アルコール依存回復支援、食糧配布、ホームレスシェルター、老人ケア等の各分野で実績を有する。とくに貧困家庭支援と教育支援を最大のミッションの一つに位置づけており、JARCプログラムの実施主体として適任であると判断されたものである。なかでも、上述したように、教育支援として、金融教育セミナー等の運営の実績があり、ユニークである。

政府部門だけでは十分カバーしきれない福祉サービス分野では、実績豊かな民間団体にも参画させる形で、きめ細かいサービスの提供体制を構築する必要がある。とりわけアメリカ社会ではいわゆる「小さな政府」という保守派が主張する独特の価値観が根強いいため、こうした草の根の民間活用を取り込むことが有益になっている。また政府の側も、そうした民間活用を実質的に必要としていると言ってよい<sup>20</sup>。

### 3-2-③ “31st Street New Bus Route”

第3の事例は、2009年に開始された“31st Street New Bus Route”という名称のプログラム

<sup>20</sup> 渋谷博史は、アメリカ社会における「民間活用」を分権システムとの関係でその重要性を論じている。詳しくは渋谷博史（2010）「アメリカ・モデルの分権システム」を参照されたい。



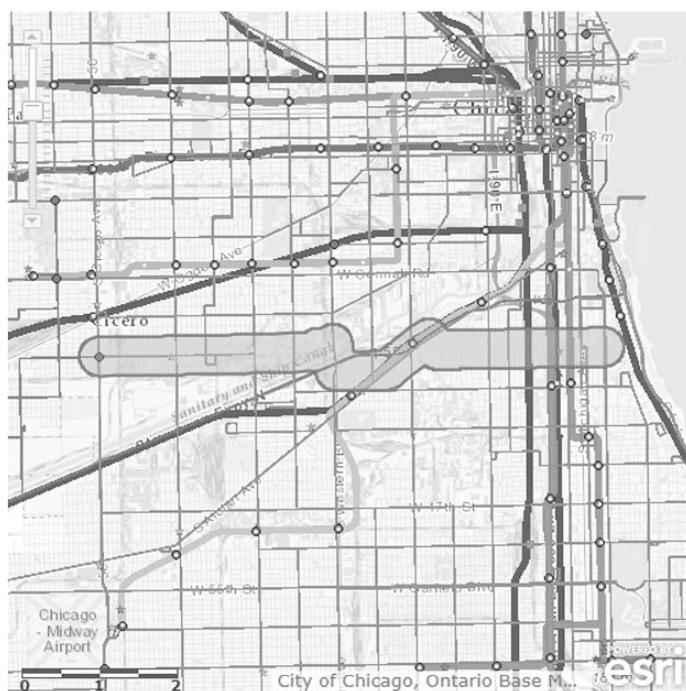
### 第3節 シカゴの事例

である。実施主体はシカゴ市内で地下鉄やバスを運行するCTAである。

同プログラムは2009年の開始当初、CTAが財政難を理由に当初予定の当該JARC補助金（受取側に分担金を条件とするマッチング補助金）を受け取るために必要な分担金を確保できず、実施できなかった。実質的には2012年9月の段階で、CTAが既存の「35番」のバス運行ルートを拡大する形で同プログラムの実施が実現した。これによってKedzie通りからCicero通りの区間にも「35番」バスが運行されるようになった。

図表14は、“31st Street New Bus Route”プログラムの運行ルート地図である。網掛けで示されているのが、CTA「35番」バスの運行ルートであるが、これはシカゴ市南部の東西に走る35thストリートを中心に展開するものである。それまで35番バスはKedzie通りを西側の終着点としていたが、同プログラムの実施により、さらに西へ運行ルートを延長し、シカゴ都心から南西に走るインターステイト55号線の下をくぐり抜けて、31thストリートまで北上し、31thストリートで左折し、Cicero通りを新しい終着点としている。シカゴ市の南部は黒人貧困地域であり、その多くが福祉受給者であるが、彼らがCiceroに立地するTarget等の大型量販店等に通勤できるようにすることを主たる目的としている。

図表14 “31st Street New Bus Route”プログラムによるリバース通勤の運行ルート



資料：RTAウェブサイト(<http://www.rtams.org/rtams/planningProgram.jsp?id=5>)より作成。

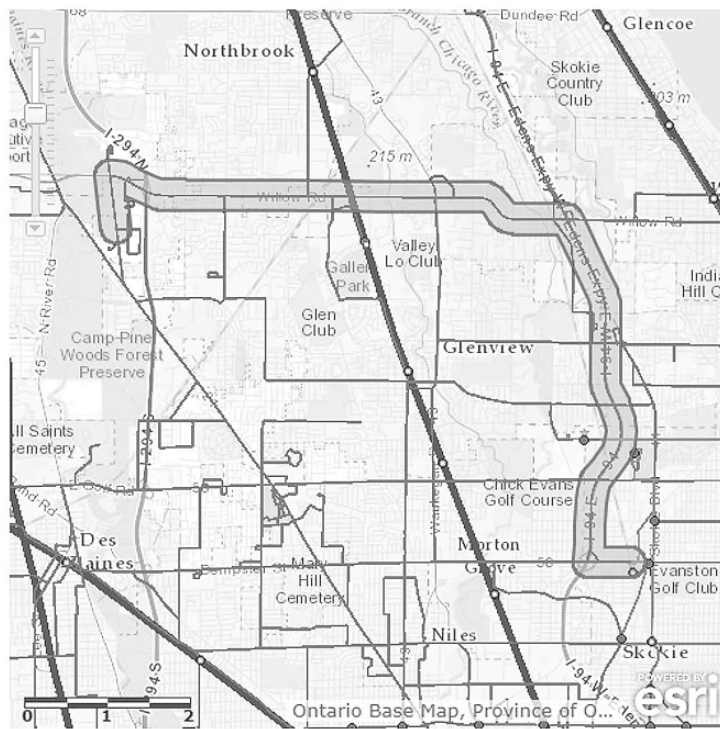
同プログラムに投じられた資金の合計額（2014年度現在）は214万ドルであり、その内訳は、全額が経常費である。214万ドルの半分の107万ドルを連邦政府が、もう半分を地方政府（CTA）がそれぞれ負担している。

## 3-2-④ “Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”

第4の事例は、2013年に開始された“Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”というプログラムである。実施主体は、シカゴ郊外でのバス専門のPaceである。同プログラムは、Cookカウンティ北部を走るCTAの地下鉄Yellow線のDempster-Skokie駅とその周辺にある主要な雇用先とのシャトルバスを提供するものである<sup>21</sup>。

図表15が、その“Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”プログラムの運行ルートマップである。Paceによるこのシャトルバス運行は、まずCTAのYellow線の終点駅Dempster-Skokie駅で降り、同駅からシャトルバスに乗り換え、Willow Road Corridor等を通して終着点のBond/Aptakisicへ向かう。また、この逆も運行されている。

図表15 “Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”プログラムによるリバース通勤の運行ルート




資料:RTAウェブサイト(<http://www.rtams.org/rtams/planningProgram.jsp?id=5>)より作成。

図表16は“Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”の時刻表である。これによると、早朝5時40分にDempster-Skokie駅を出るシャトルバスが最も早い便であり、Northbrook CourtやMetraのLake Cook Road駅等に停車した後、6時31分に終着点Bond/Aptakisicに到着する。また帰りの便については、最終便がBond/Aptakisicを午後6時13分に出発し、Dempster-Skokie駅に午後7時22分に到着する。所要時間は行きが50分、帰りが1時間10分程度である。帰りの所要時間は帰宅ラッシュを想定して、行きより20分ほど多く時間を要する。

<sup>21</sup> Skokie Swift Dempster 駅周辺の雇用先の代表例として、All State Insurance等があり、約8000人の雇用を生み出している。

第3節 シカゴの事例

図表16 “Pace CTA Skokie Swift Willow Road Connector”の時刻表

**ROUTE 626 SKOKIE VALLEY LIMITED**   
**WEEKDAY NORTHBOUND - ENTRE SEMANA HACIA EL NORTE**

① → ② → ③ → ④ → ⑤ → ⑥ → ⑦ → ⑧

CTA YELLOW LINE DEMPSTER-SKOKIE STATION	NORTHBROOK COURT	LAKE COOK RD. METRA STATION	LAKE COOK/ WILMOT	MILWAUKEE/ DEERFIELD	PACE PARK-N-RIDE BUFFALO GROVE	BARCLAY/ APTAKISIC	BOND/ APTAKISIC
5:40AM	5:57AM	6:05AM	6:09AM	6:20AM	-	6:26AM	6:31AM
6:00	6:17	6:30	6:34	6:46	-	6:52	6:58
6:20	6:37	6:50	6:54	7:06	-	7:12	7:18
6:45	7:02	7:18	7:24	7:34	-	7:40	7:46
7:05	7:25	7:37	7:43	7:55	-	8:01	8:07
7:25	7:45	7:59	8:03	8:15	-	8:21	8:27
7:45	8:05	8:19	8:23	8:35	-	8:41	8:47
8:05	8:25	8:38	8:42	8:54	-	9:00	9:06
8:35	8:55	9:08	9:12	9:24	-	9:30	9:36
9:05	9:25	9:38	9:42	9:54	-	10:00	10:06
9:35	9:55	10:08	10:12	10:24	-	10:30	10:36
4:30PM	-	-	-	-	5:05PM	-	-
4:55	-	-	-	-	5:30	-	-
5:25	-	-	-	-	6:00	-	-

**WEEKDAY SOUTHBOUND - ENTRE SEMANA HACIA EL SUR**

⑧ → ⑦ → ⑥ → ⑤ → ④ → ③ → ② → ①

BOND/ APTAKISIC	BARCLAY/ APTAKISIC	PACE PARK-N-RIDE BUFFALO GROVE	MILWAUKEE/ DEERFIELD	LAKE COOK/ WILMOT	LAKE COOK RD. METRA STATION	NORTHBROOK COURT	CTA YELLOW LINE DEMPSTER-SKOKIE STATION
-	-	6:10AM	-	-	-	-	6:40AM
-	-	6:40	-	-	-	-	7:15
-	-	7:25	-	-	-	-	8:00
-	-	8:15	-	-	-	-	8:50
2:45PM	2:51PM	-	2:57PM	3:16PM	3:20PM	3:34PM	3:54PM
3:15	3:21	-	3:27	3:46	3:50	4:04	4:24
3:35	3:41	-	3:47	4:06	4:10	4:24	4:49
3:55	4:01	-	4:08	4:27	4:31	4:45	5:10
4:15	4:21	-	4:28	4:47	4:51	5:05	5:30
4:40	4:46	-	4:53	5:12	5:15	5:30	5:55
5:15	5:21	-	5:27	5:46	5:50	6:04	6:29
5:43	5:49	-	5:55	6:14	6:18	6:32	6:57
6:13	6:19	-	6:25	6:44	6:48	7:02	7:22

資料：Paceウェブサイトより。

同プログラムの実績（2013年4月～2014年2月まで）は、年間延べ1221人の乗車実績が報告されている。またこれに投じられた資金は19万ドルであり、連邦政府が9.8万ドル、地方政府（Pace）が8.8万ドルである。

## 第4節 本研究の成果

最後に、本研究の成果としての結論と、我が国への示唆を提示したい。また、それらを踏まえたうえで今後に残された研究課題を整理したい。

### 4-1 結論と示唆

まず本研究の成果としての全体的な結論は、次の3点に集約される。

第1に、JARCプログラムに関する全般的な総括として、福祉受給者を含むJARCプログラム利用者のうち、年収20000ドル以下の最貧層がJARCプログラム利用者全体の7割を占めており、その7割という比率は、人口100万人以上の大都市圏から20万人未満のルーラル地域までほぼ共通したものになっている。すなわち、福祉改革法施行から15年以上が経過する今日において、貧困層は都市サイズに関係なく、一定の比率でJARC「リバース通勤」プログラムに参加していることが明らかになった。これは、貧困層の就労支援プログラムの実施主体である州またはその下部組織の交通事業体、シカゴの事例でいえばMetraやCTA等による「福祉と交通の政策的リンケージ」の注目すべき成果として位置づけられるものである。つまり貧困層の就労支援を支える大きな存在として公共交通があり、その整備が福祉政策に不可欠であることを意味している。

第2に、都市サイズ別にみたJARC補助金によって導入された車両が注目に値する。すなわち、ルーラル地域に代表される都市規模の小さいエリアほど、「30フィート未満」バスを中心に積極的に導入している点が大きな特徴である。これは、先の第1の結論として述べたように、都市サイズに関係なく就労機会を得ようとする貧困層がJARCプログラムを利用している中で、人口5万人未満のルーラル地域でも既存の公共交通システムが重要となるわけであるが、しかしルーラル地域の公共交通はきわめて脆弱であり、結果としてバス車両を導入するという選択をせざるをえないことを浮き彫りにしている。言い換えれば、このことは、JARCプログラムの実質的な役割の一つとして、ルーラル地域を含む既存公共交通システム増強というのがあり、その意味でJARC補助金は「福祉と交通の政策リンケージ」を通じた複合的な再分配機能を果たしているといえる。とくに上述の通りルーラル地域は新しい公共交通インフラ投資を行うほどの人口やニーズや財源が小さいので、「福祉と交通の政策リンケージ」を通じて公共交通システムの合理的かつ効果的な再分配政策を展開しているのである。ただし、その再分配政策としてのJARC補助金は「マッチング補助金」という形で地方政府や交通公社等に分担金の負担を条件としているため、公共交通インフラ投資の最適化を促す財政インセンティブが働く。その結果導入されたのが小規模な「30フィート未満」バスであり、身の丈にあった判断が成されたものと考えられる。

第3に、シカゴの4事例のうち、“Metra Sunrise Express”プログラム（シカゴの都心駅から北部郊外エリアへの早朝通勤を可能にしたMetra特急列車の増便プログラム）は、JARC「リバース通勤」の象徴といってよい。このMetraのUnion Pacific North線は、シカゴ市北部に位置するCookとLakeの2つのカウンティの行政区に及んで運行されているが、この2カウンティはシカゴ大都市圏で最も富裕層が多く居住するエリアで知られている。この「閑静な高級住宅街」を含む北部郊外エリアに居住する富裕層の多くは自家用車かMetraで都心部に向かい金融街等に通勤

## 第4節 本研究の成果

している。一方、最貧層である福祉受給者も同じく Metra に乗車し、それとは逆方向の Waukegan 駅等に向かって通勤する。Waukegan 駅のすぐ手前に 2 年制コミュニティカレッジの College of Lake County があり、このエリア最大の雇用を生み出す公的施設になっている。また同大学から数ブロック歩いた所には Waukegan 公立図書館や Lake County 刑務所等があり、これも数多くの雇用を提供している。さらに同駅からシカゴ方面へ 2 駅離れた所に Great Lakes 駅があり、駅前に巨大な海軍基地があり、やはり雇用を提供している。勿論、これらの雇用の多くが清掃や警備といった低スキルの低賃金単価労働であることは否めないが、しかし公共施設が一定の比率で黒人等のマイノリティや福祉受給者を優先的に雇うことを義務づける雇用面でのアファーマティブ・アクションも実施されているため、一定の雇用効果を生み出している。

次に、上述した結論を踏まえて、我が国への示唆を提示してみたい。日米間には国家ガバナンス、社会構造、経済政策上の思想などにおいて異なる点は多く、その意味で日米比較を意外に行うことは容易ではない。しかし、政府の役割として、税をとって再分配を実施する社会保障制度の考え方それ自体に大きな差異はないともいえる。そうした認識にたつて、我が国へのインプリケーションを整理すれば、次に述べる 2 点があげられる。

第 1 に、1997 年福祉改革の政策理念にある個人の「自立」「自助努力」は、アメリカ社会の至上価値である「自由」を勝ち取るための個人主義的な手段として位置づけられたものであるという基本論理をわれわれは認識すべきである。つまりアメリカでは、社会保障制度それ本来の支柱的理念である「社会的連帯」の機能は元来制約されており、それに代わって福祉改革以後は労働市場を通じた「競争的配列」が導入されているのだという理解が必然であろう。少なくとも、そうした基本認識にたつてアメリカ福祉改革をとらえ、論じる必要性があり、我が国にあっては、一概に「自立」を国民に要求しても、それが「自由」を勝ち取るための手段であるという国民的認識に直結するとは限らない。もっとも、アメリカにおいて福祉改革以後、州が主導して福祉政策を講じる地方分権的な体制への転換は、アメリカの連邦制の視点からみれば、正常な状態への揺り戻しであったのかもしれない。つまり、この福祉改革は、国が中央集権的に社会保障制度を運営し、国民生活を保障するという考え方がアメリカでは受容されにくいことを浮き彫りにしたと見てよい。その意味で、我が国とは一線を画すものがある。つまりその一線を画すのが、個人が「自由」を勝ち取るという至上価値であり、結果的にそれがアメリカ社会では広く受け入れられ、福祉改革の在り方にも反映されているのである。

ただし第 2 に、「自由」獲得のための「自立」を促進させるアメリカ的な福祉改革の下でも、州・地方政府レベルにおいて再分配政策を実施する政府の姿勢が注目に値する。つまりアメリカでは、我が国に比べて再分配政策が制約された社会であることは事実であるが、しかし州や地方自治体レベルで個々の事例を調べると、福祉政策を通じた貧困対策に乗り出そうとする政府の積極的な姿勢が確認される。その象徴が JARC プログラム、すなわち「公共交通」を個人の「自立」「自助努力」の実現手段の一つに位置づけ、その公共交通の財源は交通目的税で賄うという体制が構築されているのである。シカゴの事例分析で明らかにしたように、交通公社 RTA は「RTA 売上税」という交通目的税を広く課税徴収し、それを電車やバス等の運行サービスの提供に必要とされる経常的経費を賄うという仕組みである。アメリカではこの売上税は州や地方自治体の基幹税であり、我が国の消費税にあたる。シカゴ市やその周辺 6 カウンティでは、この RTA 売上税を一般売上税に上乘せする形で課税徴収する仕組みになっているが、その税率はシカゴ市およびクックカウンティ等では 10% と意外に高水準である。この税率は、現在我が国における消費税率 8% よりも高いのである。周知の通り今後我が国ではこれを 10% に引き上げることが大きな政

治問題になっているが、シカゴでは州や地方政府レベルでは売上税を交通目的税として位置づけ、分権的な体制の下で再分配を積極的に実施しているのである。「RTA 売上税」という交通目的税を広く納税者から課税徴収し、それを貧困対策としての公共交通の財源に充て、その仕組みを基盤として、「リバース通勤」プログラムを強化するという財政システムは注目に値する。

一方、我が国における消費税は大半が国税として課税した上で、8%への増税分は社会保障関係費の財源にあて、地方交付税交付金の財政調整の財源に一部あてる形になっている。国主導の中央集権体制を前提とした地方交付税交付金の仕組みは、社会保障制度を含めて全国同一水準の総花的な行政サービスの提供は可能にするが、しかしそれによって財政力の弱い過疎地域等が自立的に成長を遂げたという事例は皆無に等しい。その意味で現行の中央集権的な財政調整によって地域間所得再分配を実現しても、それが自己目的化してしまっていることは否定できない。そうであれば、特定の行政分野に的を絞り、かつ分権体制の下で租税資金を投入する体制に再編することが、行政サービスの提供体制の構築につながる。少なくとも、教育、医療、そして福祉といった労働集約的な行政サービスほど、そうした考え方が今後必要になってくると考えられる。

## 4-2 今後の課題

以上を踏まえて、今後に残されたJARC「リバース通勤」プログラムそれ自体に関する課題と、本研究にとっての課題をそれぞれ整理する。

まずJARC「リバース通勤」プログラム自体の課題は、次に述べる通りである。

第1に、JARCプログラムは州への裁量委譲、さらに州から地方自治体や民間組織等レベルへの権限委譲に伴ってプログラムの運営構造が複雑化し、そのことが就労支援等に関する成果分析や政策評価を困難にしている点、第2に、連邦政府の財政資金が不十分なまま「常に実験的な扱い」をぬぐえなかった点があげられる。実際、そうした政策評価の困難性や「実験的な扱い」ゆえに、連邦議会での政治的な優先度が低くなったことが、複数の研究者や連邦運輸省等によって指摘されていた。そのため、JARCプログラムは、2012年に事実上廃止され、また同年に成立した「21世紀における発展に向けた前進法」(Moving Ahead for Progress in the 21st Century: MAP21)にそれが統合されるかたちとなった。福祉改革にリンクした形で1998年以後実施されてきたJARCプログラムは画期的ではあったものの、福祉と交通の政策リンケージを分権システムの中で展開し、効果的かつ合理的に就労支援策を運営することは、そう容易ではないことを暗示している。

次に、本研究にとっての今後の課題を整理したい。

第1に、本研究で当初予定されていたニューヨークの事例分析を十分に展開できなかった点が指摘される。当初予定ではJARCプログラムの成功事例と称される大都市シカゴの事例分析を基礎に据え、そのシカゴを軸足として、ニューヨークとの比較分析等を試み、なぜニューヨークではシカゴほどの成果や実績があがらないのかを解明するという問題意識を設定した。しかし、実際ニューヨーク市の事例分析を始めると、ニューヨーク州全体での「リバース通勤」の概要や先行研究等がある程度把握したが、肝心の個別の事例に的を絞って福祉受給者の就労実態や通勤パターン的一次資料を十分に収集しきれなかった。その最大の原因は、福祉受給者(貧困層)の個人情報に触れる部分があまりにも多く、難航を余儀なくされたからである。個人情報に関する諸問題は、本研究を開始する時点である程度想定していたが、その想定以上に高い壁があった。勿

## 第4節 本研究の成果

論、ニューヨーク市の事例に関しては、ニューヨーク大都市圏交通公社のMTAにヒアリング調査を実行し、データを部分的に収集できたが、体系的に分析する水準に至らなかった。

ただし、そうした諸事情を踏まえ、本研究の後半では「リバース通勤」の調査研究で全米トップを走るイリノイ大学シカゴ校都市交通センターを訪問し、同センターシニア研究員のP.S. Sriraj氏をはじめ、シカゴ交通公社RTAの幹部職員、さらにシカゴ市内の関係団体等との意見交換を行う貴重な機会を得て、ヒアリング調査等を実施できたことは大きな収穫であった。その部分の成果については本研究に十分反映されている。また上記のような調査難航の状況を受けて、むしろ早い段階でシカゴの事例研究に特化し、「リバース通勤」の可能性や、「福祉と交通の政策リンケージ」の有用性を論じるという問題意識に立って研究を進めた。また、ニューヨークの事例分析では情報収集等に困難を強いられたが、それゆえに知りえた情報もあった。すなわち、ニューヨーク市のすぐ北に位置するYonkers市がJARCプログラムを積極的に実施し、シカゴほどではないがバス等を積極的に活用した「リバース通勤」を展開していることを知りえた。本研究では、時間の制約によりYonkers市を調査することは不可能であったが、これは今後の課題として積極的に取り組む価値のある事例であると考えられる。それというのも、Yonkers市のJARCプログラム利用者の多くは、黒人やヒスパニック系といったマイノリティだけでなく、白人も比較的多いからであり、その意味でシカゴとは事情が大きく異なっていたのである。2008年リーマンショックの諸影響でYonkers市の財政状況は悪化した際、公共当局の予算が削減され、交通サービスが著しく低下したが、JARCプログラムは、その失われた公共交通サービスを補完し、文字通り福祉と交通の間に財源補完関係を構築したとあってよい。結局、そのような財源補完を可能にしたのは、本研究で明らかにしたように、JARC補助金が経常費、資本費の両カテゴリーの支出を可能にしているからであろう。

第2に、本研究のシカゴの事例研究では、シカゴ市の都心部とりわけ南部地区に居住する黒人の貧困層を分析対象としたが、これをベースにして今後はシカゴ市西部（特にCicero地区等）に居住するヒスパニック系の貧困層がJARCプログラムをどの程度利用しているのか、つまり人種民族や居住地区のセグメントを明確に設定して、分析を行うことが今後の課題となろう。これは、アメリカ社会における人種民族のセグレーション問題を視野に入れた分析手法として意味があり、「福祉と交通」のリンケージだけでなく、最重要な内政課題といわれる教育（初等中等教育）との関係で福祉受給者の就労や自立の可能性を分析する必要がある。例えば、公立の小中学校および高校を所管する「学校区」(school district) 単位で福祉受給者の状況を分析すれば、アメリカにおける貧困問題の構造とその改善策を提示することに資すると思われる。その意味では、ヒスパニック系が最も多く居住する大都市ロスアンゼルスも事例に含めることも考えられる。

最後になるが、アメリカ社会の抱える構造的な貧困問題の是正を、個人の自立や就労アクセスの促進によって改善しようとする1997年福祉改革以後の潮流は、時として機能し、また時として機能しない場合が多い。「格差社会」といわれる超大国アメリカは、必ずしも機能しない現実を物語っている。近年アメリカで、ごく少ない一部の人間が、富の大半を支配していると言われるのも、そうした個人の自助努力が報われない不公平な社会に対するアメリカ国民の強い不満の現れである。益々深化する市場経済のグローバル化とどう向き合っていくのか、政府は税や社会保障制度を通じてどこまで再分配政策を実施すべきなのか。今後アメリカ社会がどのような考え方にたつて福祉政策を再構築し、「格差社会」の不公平性を是正していくのかは、引き続きアメリカ最大の内政課題となろう。

アメリカでは、電車・バス等の公共交通は、自動車を所有することのできない低所得者や高齢

者の唯一の交通手段とされてきた。戦後のモータリゼーションが進む中で、公共交通は衰退を余儀なくされてきたなかで、貧困層の多い都市部を中心に多額の税金を投入し、今日まで維持管理されてきた点にもう一度注目したい<sup>22</sup>。その意味で公共交通が果たす貧困対策としての役割は大きく、福祉改革によってその役割を一層強化させたのがJARCプログラムである、とも認識できよう。戦後のモータリゼーションや豊かさを享受する過程で、富裕層やミドル層は郊外エリアに居住先を求め、そして彼らは高所得者ゆえにより多くの税金を政府に支払っていることを理由に、州議会や地方議会を通じて自動車通勤を快適にする道路建設投資を求めた。政府の側もそれに応えざるを得ず、都心部への公共交通への投資は戦後一貫して後手に回ったことは事実である。そうした「後手の問題」を、1997年福祉改革の流れの中で解決しようとするJARCプログラムの出現は、実にアメリカ社会の盲点を突いた画期的な政策であると改めて評価できる。

かくして本研究ではアメリカの福祉改革以後の福祉を取り巻く現状や課題を議論してきたが、福祉や再分配のあり方は「福祉」という視点だけで論じることは困難である。本研究で明らかにしたように、「福祉」の枠を超えて例えば「交通」とリンクさせて論じる、または教育、医療、年金、住宅、都市再開発といった各領域との複合的な政策パッケージを想定し、税と社会保障のあるべき方向性や制度を論じる必要がある。少なくともそうした複合的な視点で制度再編を試みる姿勢というものが、今後21世紀の我が国にとって必要であり、より豊かな人間社会の形成を可能にしよう。そして、その姿勢が国民一人ひとりの意欲や能力を最大限に引き出す強靱な社会的連帯を生み出す源泉になると主張したい。

<sup>22</sup> 塙武郎（2006）、塙武郎（2010）を参照。



- Blumenberg, E. (2000). "Moving Welfare Participants to Work: Women, Transportation, and Welfare Reform." *Affilia* 15(2): 259-276.
- Blumenberg, E. (2002). "Planning for the Transportation Needs of Welfare Participants Institutional Challenges to Collaborative Planning." *Journal of Planning Education and Research* 22(2): 152-163.
- Blumenberg, E. (2004). "Beyond the Spatial Mismatch: Welfare Recipients and Transportation Policy." *Journal of Planning Literature* 19(2): 182-205.
- Blumenberg, E., D. Miller, et al. (2003). *California Transportation Needs Assessment: The Transportation Barriers and Needs of Welfare Recipients and Low-Wage Workers*, The Ralph & Goldy Lewis Center for Regional Policy Studies UCLA School of Public Policy and Social Research.
- Cervero, R. (2004). *Job Isolation In the U.S.: Narrowing the Gap Through Job Access and Reverse-Commute Programs. Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. K. Lucas. Bristol, UK, Policy Press : 181-196.
- Cervero, R., J. O. Sandoval, et al. (2002). "Transportation as a Stimulus of Welfare-to-Work: Private versus Public Mobility." *Journal of Planning Education and Research* 22 : 50-63.
- Cervero, R. and Y. Tsai (2003). "Job Access and Reverse Commute Initiatives in California: A Review and Assessment." *Transportation Research Board*. 1859 : 76-86.
- Cervero, R., Y. Tsai, et al. (2002). *Reverse Commuting and Job Access in California: Markets, Needs, and Policy Prospects*. Institute of Transportation Studies. UCB-ITS-RR-2002-7 Berkeley, CA:.
- Chicago Area Transportation Study (1998). *Regional Job Access and Reverse Commute Transportation Plan and Grant Application for Northeastern Illinois*. Chicago.
- Curry, J. (2007). *Some low-income commuters might be left looking for ride to work*. Pittsburgh Business Times. Pittsburgh.
- Gomez Ibanez, J. (1984). *Transportation and the Poor. The State and the Poor in the 1980*. M. Carballo and M. J. Bane. Boston, MA, Auburn House.
- Government Accounting Office (1998). *Welfare Reform: Implementing DOT's Access to Jobs Program*. GAO RCED 99-36. Washington, D.C.
- Government Accounting Office (1998). *Welfare Reform: Transportation's Role in Moving from Welfare to Work*. GAO RCED 98-161. Washington, D.C.
- Government Accounting Office (1999). *Welfare Reform: Implementing DOT's Access to Jobs Program in its First Year* GAO RCED 00-14. Washington, D.C.
- Government Accounting Office (2000). *Welfare Reform: DOT Is Making Progress in Implementing the Job Access Program*. GAO RCED 01-133. Washington, D.C.
- Government Accounting Office (2001). *Welfare Reform: Competitive Grant Selection Requirement for DOT's Job Access Program Was Not Followed*. GAO-02-213, Washington, D.C.

- Government Accounting Office (2001). Welfare Reform: GAO's Recent and Ongoing Work on DOT's Access to Jobs Program GAO 01-996R Washington, D.C.
- Government Accounting Office (2002). Welfare Reform: DOT Has Made Progress in Implementing the Job Access Program but Has Not Evaluated the Impact GAO-02-640T, Washington, D.C.
- Government Accounting Office (2002). Welfare Reform: Job Access Program Improves Local Service Coordination, but Evaluation Should Be Completed. GAO-03-204, Washington, D.C.
- Kasarda, J. (1988). Jobs, Migration, and Emerging Urban Mismatches. Urban Change and Poverty. M. McGeary, G. H. and L. E. Lynn. Washington, DC, National Academy Press.
- Lieberman, R. C. and G. M. Shaw (2000). "Looking Inward, Looking Outward: The Politics of State Welfare Innovation under Devolution." Political Research Quarterly 53(2): 215-240.
- Lucas, M. T. and C. F. Nicholson (2003). "Subsidized vehicle acquisition and earned income in the transition from welfare to work " Transportation 30(4).
- Minton, E. (1999). "On the Road Again." Planning 65.
- Murray, G. (1998). "Get Welfare-To-Work." Transit California : 8-12.
- O'Regan, K. and J. Quigley (1998). "Cars for the Poor. Access." Access 12.
- Ong, P. (1996). "Work and Automobile Ownership Among Welfare Recipients." Social Work Research 20(4): 193-288.
- Ong, P. and E. Blumenberg (1998). "Job Access,
- Petersen, E. and M. Sermons (1996). Evaluating Reverse Commute Programs in Chicago Metropolitan Conference on Public Transportation Research, Chicago, IL.
- Press Release (2001). Ridership Jumps 270% on Country Connection's New Sunday Route. The County Connection. Concord, CA.
- Raphael, S. and L. Rice (2002). "Car ownership, employment, and earnings." Journal of Urban Economics 52 : 109-130.
- Sanchez, T. W., Q. Shen, et al. (2004). "Transit Mobility, Jobs Access, and Low-Income Labor Participation in U.S. Metropolitan Areas." Urban Studies 41(7): 1313-1331.
- Sanchez, T. W., R. Stolz, et al. (2003). Moving To Equity: Addressing Inequitable Effects Of Transportation Policies On Minorities. Cambridge, MA, The Civil Rights Project at Harvard University.
- Scholl, L. (2002). Transportation Affordability for Low-Income Populations. San Francisco, CA, Public Policy Institute of California.
- Schram, S. F. (1998). "Introduction Welfare Reform: A Race to the Bottom." Publius 28(3): 1-7.
- Sööt, S., P. Sriraj, et al. (2002). A User Survey of Transportation Services Funded by the Job-Access-Reverse-Commute Program. Urban Transportation Center. Chicago, IL.
- Sööt, S., P. Thakuriah, et al. (2003). Job Access: Two Contrasting Places, Chicago and Los Angeles. Chicago, IL, Urban Transportation Center.
- Stewart, L. (1999). "Welfare To Work: The Transportation Issue. ." Bay Area Monitor.
- Thakuriah, P. (2004). Job Access Services and Programs for Low-Income Workers: Some Comments. City Futures International Conference, Chicago, IL.

## 参考文献

Thakuriah, P., P.S. Sriraj, S. Sööt and Y. Liao. (2007). "Determinants of Perceived Importance of Targeted Transportation Services for Low-Income Riders" Transportation Research Record, Journal of the Transportation Research Board 1986.

Wachs, M. and B. D. Taylor (1998). "Can transportation strategies help

- ・エドナー・M・シェルドン（2012）、渋谷博史・櫻井潤・埴武郎共訳「通勤支援とリバース通勤 - 分権化問題とサービス提供システム」、渋谷博史・根岸毅宏編著『アメリカの分権と民間活用』日本経済評論社、第4章所収。
- ・加藤一誠（2011）「アメリカのローカル交通に対する連邦政府の役割」『地域公共交通と連携した包括的な生活保障のしくみづくりに関する研究』（国際交通安全学会（IATSS）平成23年報告書）、第4章所収。
- ・加藤一誠・手塚広一編著（2014）『交通インフラ・ファイナンス』成山堂。
- ・川瀬憲子（2012）『アメリカの補助金と州・地方財政 - ジョンソン政権からオバマ政権へ』勁草書房。
- ・木下武徳（2007）『アメリカ福祉の民間化』日本経済評論社。
- ・渋谷博史（2005）『20世紀アメリカ財政史』（全3巻）東京大学出版会。
- ・渋谷博史・前田高志編著（2006）『アメリカの州・地方財政』日本経済評論社。
- ・渋谷博史・C・ウェザーズ編著（2006）『アメリカの貧困と福祉』日本経済評論社。
- ・渋谷博史（2010）「アメリカ・モデルの分権システム」、渋谷博史・埴武郎編著『アメリカ・モデルとグローバル化II - 「小さな政府」と民間活用』昭和堂、序章所収。
- ・渋谷博史・埴武郎編著（2010）『アメリカ・モデルとグローバル化II - 「小さな政府」と民間活用』昭和堂。
- ・渋谷博史・根岸毅宏編著（2012）『アメリカの分権と民間活用』日本経済評論社。
- ・埴武郎（2006）「アメリカの公共交通財政 - シカゴRTAの事例分析」、渋谷博史・前田高志編著『アメリカの州・地方財政』日本経済評論社、第5章所収。
- ・埴武郎（2010）「アメリカ大都市の交通財政 - ニューヨーク・シカゴの事例研究」、渋谷博史・埴武郎編著『アメリカ・モデルとグローバル化II - 「小さな政府」と民間活用』昭和堂、第5章所収。
- ・埴武郎（2012）『アメリカの教育財政』日本経済評論社。
- ・久本貴志（2014）『アメリカの就労支援と貧困』日本経済評論社。
- ・根岸毅宏（2006）『アメリカの福祉改革』日本経済評論社。

## 〈執筆略歴〉

埴 武郎 (はなわ たけお)

大月市立大月短期大学准教授、博士 (経済学)

専門は財政学・地方財政、アメリカ経済、公共政策 (教育、交通、貧困、都市問題)。

筑波大学大学院博士課程社会科学部研究科経済学専攻修了。筑波大学大学研究センター客員研究員、八洲学園大学生涯学習学部専任講師、准教授を経て、2014年4月より現職。

〈主な著書〉

- 『アメリカ経済とグローバル化 (シリーズ「グローバル化を読みとく」第2巻)』(共編著、学文社、2013年)
- 『アメリカの教育財政』(日本経済評論社、2012年)
- 『アメリカ・モデルとグローバル化Ⅱ—「小さな政府」と民間活用—(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第2巻)』(共編著、昭和堂、2010年)

等多数。

渋谷 博史 (しぶや ひろし)

東京大学名誉教授、経済学博士

専門はアメリカ経済・財政論。

東京大学大学院経済学研究科博士課程修了、経済学博士 (東京大学) 学位取得。

日本証券経済研究所研究員、同主任研究員、東京大学社会科学研究所助教授、教授を経て、2015年4月より東京大学名誉教授。

〈主な著書〉

- 『福祉国家と地方財政』(シリーズ「21世紀の福祉国家と地域」第4巻) (共編著、学文社、2014年)
- 『21世紀日本の福祉国家財政』(シリーズ「21世紀の福祉国家と地域」第3巻) (学文社、2014年)
- 『福祉国家と地域と高齢化』(シリーズ「21世紀の福祉国家と地域」第1巻) (学文社、2014年)
- 『世界経済とグローバル化』(シリーズ「グローバル化を読みとく」第1巻) (共編著、学文社、2013年)
- 『21世紀日本の福祉国家財政』(学文社、2012年)
- 『アメリカの分権と民間活用』(シリーズ「アメリカの財政と分権」第1巻) (共編著、日本経済評論社、2012年)
- 『アメリカの芸術文化と公共性—民間主導と分権システム—』(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第8巻) (共編著、昭和堂、2011年)
- 『アメリカ・モデルの企業と金融—グローバル化とITとウォール街—』(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第10巻) (共編著、昭和堂、2011年)
- 『アメリカ・モデル福祉国家Ⅰ—競争への補助階段—』(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第4巻) (共編著、昭和堂、2010年)
- 『アメリカ・モデルとグローバル化Ⅱ—「小さな政府」と民間活用—』(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第2巻) (共編著、昭和堂、2010年)
- 『アメリカ・モデル福祉国家Ⅱ—リスク保障に内在する格差—』(シリーズ「アメリカ・モデル経済社会」第5巻) (共編著、昭和堂、2010年)

等多数。



---

自立的就労支援策としての福祉と交通の政策リンクー  
ーアメリカ『福祉改革法』施行後15年の  
政策事例にもとづく日本への示唆ー

2016年4月

発行 ■ 一般財団法人全国勤労者福祉・共済振興協会  
〒151-0053 東京都渋谷区代々木2-11-17  
ラウンドクロス新宿5階  
TEL: 03-5333-5126  
FAX: 03-5351-0421

印刷 ■ 太平印刷株式会社

---

# 全労済協会「公募研究シリーズ」既刊報告誌

(所属・役職は発行当時です。)

④⑦ 『公的扶助の機能評価 ～東日本大震災被災地での調査研究～』 2016年4月

九州保健福祉大学社会福祉学部助教 日田 剛

- 東日本大震災から5年が経過し、災害公営住宅等への入居が進んでいるとのニュースが取り上げられる一方、いまだ仮設住宅暮らしを余儀なくされる方々が多数存在する。本研究では、被災者を支援する各種制度に公的扶助の概念をあてはめ、仮設住宅入居者へのアンケート等を通じ、それらが被災地でどう機能したか、また制度が今後、どのようにあるべきかを考察している。

④⑥ 『協同社会運動の主体形成を促す史的視野の研究：新たな協同社会運動史教育を目指して』 2016年4月

早稲田大学社会科学部総合学術院教授 篠田 徹

- 本研究では、人類の歴史の根底には「絆の広がる社会づくり」の活動があり、現在の日本社会におけるその担い手として、労働組合、協同組合およびNPO等の「協同社会運動」に期待される役割は大きいとしている。これら「協同社会運動」に改めて注目して、過去の教訓を取りまとめたのが本報告書である。

④⑤ 『東日本大震災における緊急雇用創出事業の意義と効果の検証』 2016年3月

関西大学社会安全学部教授 永松 伸吾

- 東日本大震災の発災後、政府は緊急雇用創出基金事業として、被災者を災害対応や復旧・復興のための事業に雇用するプログラムを用意した。本研究では労務データとインタビュー調査により、どのような人々が緊急雇用に従事したのかを明らかにして、同事業の評価を試みた。そして、今後の巨大災害に向けた雇用対策のあり方について考察した。

④④ 『異世代ホームシェア事業を基軸とした地域パートナーシップ構築に向けた実践的研究』 2016年2月

福井大学大学院工学研究科准教授 菊地 吉信

- 本研究は、高齢化が進む日本社会における高齢少人数世帯の孤立問題について、高齢世帯が持つ空き部屋を有効活用する「異世代ホームシェア事業」に着目し、海外の事例を中心に調査し日本の特に地方都市での展開について検討した。また、日本で実際に異世代ホームシェア事業をパイロット事業として行い、システム構築に向けた課題を明らかにした。

④③ 『東日本大震災以降の子育てネットワークの形成過程 ～子育ての「現在」を問い直す～』 2015年12月

熊本大学教育学部講師 増田 仁

- 本研究は、災害時の子育てに焦点を当て、東日本大震災以降の子育てネットワークの在り方を実証的に検討し、分析した。具体的には、関東から避難した人、しなかった人、福島県の仮設住宅で生活を営む人にインタビューを行い、災害時にそれぞれの立場で形成される、子どもを契機とした新たな子育てネットワークについて考察している。

④② 『若者のキャリア形成における社会関係の役割 ～女子大生の将来展望と重要な他者～』 2015年8月

立命館大学教育開発推進機構講師 土岐 智賀子

- 本研究は、女子大学生を対象にインタビューを行い、彼女たちの大学生という職業キャリア探索期における社会関係の特徴と将来展望、キャリア形成に関する重要な他者との出会いの場について調査した。そして、若者に対する適切な自立支援と社会的な絆のあり方、ソーシャル・キャピタルの醸成機関としての教育機関の可能性を考察している。

- ④① 『職場の絆と企業人の意識転換による生活習慣改善とうつ病発症予防の試み』 2015年7月  
 東京大学大学院教育学研究科教授（健康教育学分野） 佐々木 司（研究代表者）
- 本研究は、社会全体で問題となっているうつ病について、企業の「常識・文化」を転換することで、勤労者相互の理解と協力による生活習慣改善を進め、うつ病予防を促進することを目的としている。具体的には、日常生活での適切な運動、睡眠、休憩・休息などの習慣が抑うつ症状と有意に関連することを明らかにした上で、企業・勤労者への健康教育による生活習慣改善とうつ病予防効果を検証した。
- ④② 『ソーシャルビジネスによる震災復興モデルの創造 ～志の連鎖に基づく協同社会の提案～』 2015年6月  
 宮城大学事業構想学部教授（副学部長） 風見 正三
- 本研究は、東日本大震災で顕在化した東北地方における社会課題（生活環境の整備、地域産業・雇用の創出）を解決するための「震災復興モデルの実証研究」である。  
 行政主導の震災復興事業だけでは地域の持続的な発展は難しく、これまでの研究に裏付けられた、地域主体の「ソーシャルビジネス」・「コミュニティービジネス」の視点から、真の豊かさを実現するための地域経済循環モデルの具現化を提示するとともに提言している。
- ③⑨ 『絆の広がる社会づくり：地域連携型高齢者ケアを目指した多職種連携のための協議会活動を促進する要素と求められる施策』 2015年4月  
 特定非営利活動法人日本医療政策機構研究員 窪田 和巳（研究代表者）
- 東日本大震災の被災地の保健医療システム復興に向け、「石巻医療圏健康・生活復興協議会」が構築した「多職種連携モデル」に注目し、関係者へのインタビュー調査から実態を把握し活動を促進する要素を明らかにした。その上で、多職種連携によって地域住民の生活を支えるための3つの施策を提言している。
- ③⑧ 『大震災後に長期集団避難生活を送る成人の社会的絆の再構築と精神的健康に関する研究』 2015年3月  
 東京医療保健大学教授 廣島 麻揚（研究代表者）
- 東日本大震災により避難生活を余儀なくされている人々の精神的な健康状態について、保健学の観点からアンケートを用いた実態把握を行っている。その上で、避難生活者の精神健康度の向上に向けて、心身ともに健康的な生活が送れるよう住民向けのプログラム解決が必要であると提言している。
- ③⑦ 『雇用形態の多様化時代における企業外部労働力の包摂に関する研究』 2014年10月  
 静岡大学人文社会科学部法学科准教授 本庄 淳志
- 労働者の雇用形態が多様化し、労働者派遣に代表される雇用のアウトソーシングが進む中で、同一職場内での別企業の労働者をいかに法的にも包摂し、労働条件の適正化を図っていくのか、労働者派遣制度の沿革や派遣法の改訂の課題、そして個別法、集団法の裁判令を踏まえて分析する。
- ③⑥ 『「おしゃべりパーティ」によるコミュニティの再建』 2014年9月  
 就実大学経営学部講師 加賀美 太記（研究代表者）
- 日本型生協の特徴であった「班」活動が、社会環境の変化から後退していく中で、班に変わる新しいコミュニティの可能性として注目されているのが、「おしゃべりパーティ」である。本研究はパーティ実施生協の訪問調査や組合員へのアンケート調査などに基づき、パーティの課題と展望を明らかにする。
- ③⑤ 『再生可能エネルギーと地域社会における絆づくりに関する比較研究』 2014年3月  
 法政大学 人間環境学部教授 西城戸 誠
- 東日本大震災以降、エネルギー確保の重要性や需給の逼迫などに急速に関心が寄せられている。本研究では、「市民出資型再生可能エネルギー事業」が地域に対してどのような波及効果を及ぼしているのか、地域主導型の内発性を重視した「コミュニティー・パワー」の事業展開に着目した。多様な国内事例を取り上げ、事業をとりまく課題や方策を提言する。



**全劳济协会**