

本検討メモは、執筆者個人の見解をとりまとめたもので、学界、研究機関等、関連する方々から幅広くコメントを頂戴することを意図しております。国土交通政策研究所の見解を示すものではありません。

コメントがございましたら、
hqt-inquiry-pri@gxb.mlit.go.jp までお送り
頂きますようお願いいたします。

交通分野におけるジェンダー主流化 ジェンダー平等へ実効性のある政策に向けたパラダイムシフト

2026 年 10 月 14 日

お茶の水女子大学 人間文化創成科学研究科ジェンダー社会科学専攻 田中由紀

国土交通省国土交通政策研究所 主任研究官 澤村治基

(要旨)

本稿では、交通分野におけるジェンダー主流化について、その意義と実践課題を整理する。第3次交通政策基本計画で初めて同概念が位置付けられたことを踏まえ、国際的な議論の展開、男女で異なる移動実態、安全性、ケアに伴う移動等の論点を概観する。その上で、単に既存の需要に応答するだけでは性別役割分担を再生産する恐れがあることを指摘し、交通を社会参加を支えるモビリティとして捉え直す必要性を論じる。結論として、望ましい社会像を明示し、都市計画・福祉・労働政策と連携したビジョン主導の政策ミックスと評価体系を構築することが、実効性あるジェンダー平等に資すると示す。また、ジェンダー・バイアスにより不可視化されている課題や、政策効果から取り残される利用者の存在を探り続ける視座にも触れる。

1. はじめに

我が国の交通に関する施策は、「交通政策基本法（平成25年12月4日法律第92号）」に基づき、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとされている。同法において政府は「交通政策基本計画」を定めることとされており、2026年1月に2025年度から2030年度までを計画期間とする「第3次交通政策基本計画」が閣議決定された¹。同計画が

¹ 国土交通省．第3次交通政策基本計画について（令和7年度～令和12年度）．

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000257.html（2026年6月9日閲覧）

掲げる交通政策の基本的方針のうち、「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」の方針においては、「バリアフリー化・ユニバーサルデザイン、女性活躍推進等を含むジェンダー主流化、こどもや子育て当事者の視点に立った施策の推進が必要である」ことが示されている。「交通政策基本計画」の中に初めて「ジェンダー主流化（Gender mainstreaming）」の概念が位置付けられた。

ここで取り上げられている「ジェンダー主流化」とは、「あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、全ての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと」²である。（ミクロ的な）個々人の視点はさておき、（マクロ的な）社会の視点からは、男女の行動に関するデータの中に、統計的に有意な差があるならば、合理的な理由や原因があるにせよないにせよ、その差には社会制度上対応すべき「何か」が現れている可能性を検討すべきだと考えられる。本稿では、交通分野でジェンダー主流化を推進するに当たって、海外の研究及び実務的取組の潮流から学べることについて整理し、政策・施策の方向性、今後求められると考えられる研究の方向性について提示する。

（１）なぜ「ジェンダー主流化」なのか

本稿の執筆動機の中には「そもそも交通分野におけるジェンダー主流化とは何か、その可能性と限界は何か」及び「特に（ジェンダー不平等の背景にある）性別役割分担の再生産にならないようにするために必要な留意点はあるか」という問題意識にある。こうした問題設定は、後ほど紹介する「移動パターンは男女で異なる」というデータから導き出されたものであるが、移動は男性も女性も、個人それぞれ、異なる項目をストレスや負担に感じると思われる。そしてその傾向については、男性と女性という分類だけでなく、その人の置かれた社会的・経済的状況や年齢等によって異なってくると考えられる。それではなぜ、「ジェンダー」という視点が必要になるのか。

筆者らは、「ジェンダーの視点」は、男性にも女性にも等しく焦点を当てるということだと考える。ジェンダー不平等な移動の実態があるとすれば、それは等しく社会の構成要因であるにも関わらず、不平等を受けている側の存在やニーズが汲み取られていないことを示唆する。ジェンダー論の歴史を紐解けば、家父長制や男性中心主義の存在が議論されてきたが、歴史的・社会的・文化的に埋め込まれた権力関係や社会規範が下敷きとなって、ジェンダー不平等が表出する。存在やニーズが汲み取られていないということは、裏返せば偏った見方が（社会構造や無意識の前提として）「標準化」されているということになるが、「ジェンダーの視点」はそうした偏りへの問題提起となる。社会にはジェンダー不平等以外にも、様々な不平等を蒙（こうむ）っている存在や「標準化」から外れている存在はありと推測される。筆者らは、「ジェンダーの視点」は、ジェンダー以外の要素も含めた幅広い多様性に配慮した対応の第１歩になると考える。「ジェンダーの視点」によって顕在化する不平等や「偏った標準化」は、男女の違いにとどまらず、年齢、階級、社会的地位、障がいの有無、文化的背景、得手不得手、性自認なども含めた多様な存在にとっての不平等とも重なってくる。ジェンダー主流化は多様性の包摂に向けた対応の第１歩として重要な取組だと考える。

² 内閣府男女共同参画局. 第４次男女共同参画基本計画 用語解説.

https://www.gender.go.jp/about_danjo/basic_plans/4th/pdf/yougo.pdf (2026年6月9日閲覧)

「ジェンダー主流化」を多様性を尊重する包摂的社会の実現に向けた実践として考える時、(本稿が必ずしも全ての点をカバーしているわけではないが、) 筆者らは根幹的命題として以下のような点に関心を寄せている。

- ① ジェンダー主流化が交通特有の政策課題ではなく、分野網羅的であり交通はその一部分でしかないこと、しかし同時に交通には人々の行動を誘導する力があることの両面性をどのように考えるか。
- ② ジェンダー平等が社会的目標であるとして、現状の性別役割分担の偏在性に起因する実在需要への応答と、交通の行動誘導の力によるジェンダー平等の実現への介入の程度(誘導圧力の大きさ)のバランスをどのように取ればいいのか(時間規模感、政策目標や現実の変化との整合性)。
- ③ どこまでを交通の「せい・所為」として考えるか。
- ④ ジェンダー主流化は高齢者のための政策や障がい者のための政策といったこれまでのアクセシビリティ向上の取組から何を学べるか、また、どのような点において異なるか。
- ⑤ 一方で、交通分野のジェンダー主流化の取組は広く社会・経済的な持続可能性の実現へ向けた取組に対してどのような知見を与えるのか。

以上を念頭に、まずは「ジェンダー主流化」をめぐる国内外の動向を整理する。

(2) 日本の交通政策における「ジェンダー主流化」

冒頭で述べたように、2026年1月に閣議決定された「第3次交通政策基本計画」において「ジェンダー主流化」の概念が位置付けられ、交通政策としてジェンダー主流化に取り組む方針が示された。

第3次交通政策基本計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき策定される「社会資本整備重点計画」とも密接な関係にあるため、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の合同部会で審議されてきた。第3次交通政策基本計画と同時に閣議決定された第6次社会資本整備重点計画においても、重点目標「活力ある持続可能な地域社会の形成」の中長期的な方向性「包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境」の項目において、「年齢、性別、障害の有無や国籍等に関わらず、安全に移動し、安心してゆとりある快適な暮らしを送ることができる包摂的な共生社会を目指して、移動・生活空間におけるバリアフリー化・ユニバーサルデザイン、ジェンダー主流化の取組を進める」ことが記載されている。

このように国土交通省が同省の政策においてジェンダー主流化を推進している背景には、2024年半ばから同省が政策や事業へ男女のニーズを反映させる取組を強化していることがある。この動きのきっかけは、2024年7月に国土交通省が主催した「ジェンダーと交通に関するセミナー」において、OECD傘下の国際交通フォーラム(International Transport

Forum: ITF) が交通分野におけるジェンダー主流化の動向を紹介したこと^{3・4・5}である。その後、2025 年 4 月には国土交通省組織令が改正され、「ジェンダー平等の観点も踏まえた共生社会の実現に向けた体制強化のため」に総合政策局共生社会政策課が誕生した⁶。それに前後し、国土交通政策研究所でも、女性の移動に関する調査研究^{7・8}や考察(ラガディック・澤村, 2025)を進めている。

「ジェンダー主流化」は、1990 年代半ば以降、国際的に幅広い組織・分野でそのあり方の検討や適用、実践が試みられてきた。1995 年に北京で開催された第 4 回国連世界女性会議(通称「北京会議」)において、ジェンダー主流化の概念が打ち出された後、例えば欧州連合においては、ジェンダー主流化を政策の基本原則として制度化し、加盟各国においても国家戦略の策定やジェンダー影響評価の導入などが進められてきた(Pollack & Hafner-Burton, 2000)。交通分野においても、2000 年代以降、ジェンダー主流化の取組が進展し、女性の移動実態や安全性、公共交通へのアクセスなどが政策課題として位置付けられるようになった(CIVITAS, 2014, EIGE, 2016, TRANSGEN, 2007)。また、発展途上国の経済開発支援においても、施策が男女に異なる影響を及ぼすとの認識から、ジェンダー主流化を取り入れた支援が要請されるようになり、国連開発計画(UNDP)、世界銀行、アジア開発銀行等は、それぞれジェンダー主流化やジェンダー平等を進めるためのツールキットを開発している。

交通分野においては、1970 年代後半から移動のパターンが男女で異なることが研究されるようになってきたが(吉田, 2006)、ジェンダー主流化の議論が深まるにつれて、移動に伴う安全意識の男女差、性別役割分担に基づく移動のジェンダー・ギャップ、ケアワークに伴う移動等に関心が寄せられるようになった。上述した国際機関のジェンダー主流化のツールキットは、交通分野向けのものも開発されている。

ところで、「ケア」という用語⁹は、日本国語大辞典第二版によると「注意すること。世話すること。介護すること。」であり、いわゆる「ケアワーク」のような家事・育児等の再

³ 国土交通省。ジェンダーと交通に関するセミナーの開催結果について。

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000354.html (2026 年 6 月 9 日閲覧)

⁴ YouTube - 国土交通省 MLIT Channel。ジェンダーと交通に関するセミナー (2024 年 7 月 25 日開催)。<https://www.youtube.com/watch?v=RIk6zXJdWnc> (2026 年 6 月 9 日閲覧)

⁵ 内閣府男女共同参画局。「共同参画」2025 年 3・4 月号。

https://www.gender.go.jp/public/kyodosankaku/2024/202503/202503_06.html (2026 年 6 月 9 日閲覧)

⁶ 国土交通省。(2025)。国土交通省組織令及び国土審議会令の一部を改正する政令について——共生社会の実現に向けた体制強化等。https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo04_hh_000143.html (2026 年 6 月 9 日閲覧)

⁷ 国土交通政策研究所。(2024)。国土交通政策研究所 重点政策研究課題に関する令和 7 年度予算決定概要。<https://www.mlit.go.jp/pri/shiryou/press/pdf/shiryou241227.pdf>

⁸ その成果の一つが、後述もするが、右記である。澤村治基・吉田正大。(2026)。若者、子育て世代及び女性のモビリティニーズに関する調査報告。国土交通政策研究所紀要, 85 (早期公開版)。

https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_4.pdf

⁹ 上野 (2011) ⁹⁾によると、英語圏ではもともと「育児」に限定されていた“care”の用法が、介護・看護・介助へと拡張解釈されていく過程をたどったという。日本語圏においては、ケアという用語が使われ始めたのは、90 年代以降、むしろ高齢者介護の分野が先で、その後英語圏の研究動向に影響されて、「育児」「介護」「介助」、場合によっては「看護」を含む用語として流通するようになったのである。このように、「ケア」の用語は育児、介護、看護など異なる場面で使用されるため、人によって理解が異なることも考えられる。

生産活動のみならず様々な意味が含まれる。本稿では「ケア」の定義は、上野（2011）が引用するメアリー・デイリーによる以下のものを採用する。

依存的な存在である成人または子どもの身体的かつ情緒的な要求を、それが担われ、遂行される規範的・経済的・社会的枠組みのもとにおいて、満たすことに関わる行為と関係 (Daly, 2001)。

この定義は、成人と子どもを含むことで、介護、介助、看護、そして育児までの範囲を覆うものであり、ケアの持つ世話と配慮の両面をカバーする（上野, 2011）。上野（2011）に従えば、ケアに関わるサービス労働がケアワークである。ジェンダー・ギャップの要因となり得る「ケアワークに伴う移動」は、これらのケアワークに付随する移動ということになる。

（3）ジェンダー主流化とその歴史

このようにジェンダー主流化は、国際機関や諸外国で取組が開始されてから久しく、引き続き議論が盛んに行われてきているが、「ジェンダー主流化」は、日本の国内政策においては必ずしも定着した政策用語ではなく¹⁰、その実践も少なかった。また、この用語は、東京都世田谷区が実施した調査で明らかになっているように、国内では一般的にはあまり知られていないと考えられる¹¹。「ジェンダー主流化」は、20 世紀半ばから後半にかけて展開されてきた、先進国や発展途上国における女性の地位向上や男女平等の議論の進化と相俟って提唱されてきた概念であり¹²、1985 年にナイロビで開催された第3回国連世界女性会議を経て¹³、1995 年の北京会議で主要テーマになったものである¹⁴。同会議で採択された北京宣言は、「ジェンダー平等と女性のエンパワーメントを国際社会共通の目標として掲げ（大崎, 2025）」た。また、ジェンダー平等を進めるための重大問題領域を提示した「北京行動綱領」では、「全ての政策、プログラム、プロジェクトの意思決定を含む全ての過程・段階でジェンダーの観点を組み込み使用する」というジェンダー主流化の概念が明記された¹⁵。ジェンダー主流化は、さまざまな政策や施策、事業は男女それぞれに異なる影響を及

¹⁰ 例えば、過去6回閣議決定されている「男女共同参画基本計画」を確認すると、「ジェンダー主流化」の文言は、第5次計画までは主として政府開発援助（ODA）又はSDGsの達成における国際的な貢献としての記述数箇所にとどまっている。国内政策に関するジェンダー主流化に言及されているのは、第6次計画からで、テクノロジー関連施策及び交通やまちづくりの分野を含めて15ヶ所に言及されている。なお、第2次から第5次計画ではそれぞれ第2次2ヶ所、第3次6ヶ所、第4次1ヶ所、第5次6ヶ所出現する。

¹¹ 世田谷区. 世田谷区地域公共交通計画。

https://www.city.setagaya.lg.jp/documents/21168/0204_16.pdf（2026年6月9日閲覧）「ジェンダー主流化の認知度については、全体で「知っている」の割合が15.8%、「聞いたことはあるが、よく知らない」26.2%、「知らない」が57.4%」

¹² 外務省. 第2章 WID/ジェンダー概念の国際的潮流。

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/kunibetu/gai/wid/jk00_01_0201.html（2026年6月9日閲覧）

¹³ Council of Europe. What is gender mainstreaming?

<https://www.coe.int/en/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming>（2026年6月9日閲覧）

¹⁴ United Nations. Fourth World Conference on Women, Beijing 1995.

<https://www.un.org/en/conferences/women/beijing1995>（2026年6月9日閲覧）

¹⁵ 外務省. 第2章 WID/ジェンダー概念の国際的潮流。

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/kunibetu/gai/wid/jk00_01_0201.html（2026

ばすという前提に立ち、政策等のあらゆる段階で男女それぞれの課題やニーズ、インパクトを明確にしていくプロセスそのものであり、その実施のために、北京行動綱領はジェンダー別統計と分析の実施も促している。

1995 年の北京会議につながるジェンダーを巡る国際的な議論の経緯も以下に概略する。

そもそも「ジェンダー」という言葉は、現代フェミニズムの中核概念で、フェミニズムにおける主要概念として使用されるようになったのは 1960 年代後半から 1970 年代にかけて発展したいわゆる「第 2 波フェミニズム」においてである（ホーン川嶋，2000）。（19 世紀末から 20 世紀初頭に始まったとされる）「第 1 波フェミニズム」は女性参政権獲得運動であったのに対して、第 2 波フェミニズムは、雇用の平等や、性と生殖に関する女性の権利を訴えた（市井他，2023）。第 2 波フェミニズムの中では、その当時は社会的な課題として認知されていなかった「家事労働を女性の差別・抑圧の物質的基盤とする」議論や、「イデオロギーとしての家父長制を資本主義システムに位置付ける」議論（伊田，2026）などが問題提起された。

この時期は、戦災国や新興独立国において経済開発が最優先課題とされていた時期でもある。経済開発の一環として進められた農業の近代化や工業化は、開発途上国の社会を大きく変容させたが、1960 年代になると「経済開発はより良い社会の実現を達成するどころか、逆にさまざまな問題をもたらしていることが明らかになった（倉光，2024）」と評される程、様々な不平等を内包するものであった。1970 年には、国連の委嘱を受けたデンマークの経済学者エスター・ボーズラップが、『経済開発における女性の役割』（Boserup, 1970）を発表し、既存の経済開発が男性と女性に対してそれぞれ違った影響を及ぼしていることを問題提起した。この研究成果は、国連の「第 1 回世界女性会議の「屋台骨」となり、女性が経済成長と人間開発の交差するところに位置していると認識するジェンダー視点の重要性を示すこととなった（萩原，2016）¹⁶。

「ジェンダー主流化（Gender mainstreaming）」すなわち「あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、全ての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと」は、1960 年代以降のジェンダーをめぐる議論や研究の発展の中で編み出されてきた政策ツールで、北京会議以降はジェンダー主流化の考え方の重要性は国際的な共通認識として定着してきた¹⁷。2015 年に採択された「国連持続可能な開発目標（SDGs）」では、新たなアジェンダの実施において「ジェンダーの視点をシステムティックに主流化していくことが不可欠」と前文に記載されており（United Nations General Assembly, 2015）、ジェンダー平等は持続可能な開発目標を実現するための前提条件¹⁸となっている。

年 6 月 9 日閲覧）

¹⁶ 萩原（2016）が、ボーズラップの研究成果は、「女性と開発（Women In Development：女性を経済開発過程に「統合」することに主眼をおく概念）」や「ジェンダーと開発（Gender And Development：男女に公平な開発成果をもたらすには「男性と女性の相対的な関係」や「女性に差別的な制度や社会システム」を変えていくことが必要であるとする概念）」等の基礎となっている。」と説明しているように、ジェンダーは社会開発の一部として注目されるようになった。

¹⁷ たとえば 2000 年の国連ミレニアム・サミットにおいて採択されたミレニアム宣言を受けて策定された「国連ミレニアム開発目標（MDGs）」では、目標 3 として「ジェンダーの平等の推進と女性のエンパワーメント」が掲げられた（United Nations Secretary-General, 2001）。

¹⁸ 2015 年に採択された気候変動に関する国際的な枠組みであるパリ協定でも、適応策などの取組は、ジェンダー視点のあるものとするよう促されているほか、2000 年に国連安全保障理事会で採択された安保理決議第 1325 号では、武力紛争の予防・解決・平和のすべてのプロセスにおいて女性を「能動的主体」

なお、EU 及び欧州評議会の文脈では、ジェンダー主流化は、それ自体が政策目標ではなく、ジェンダー平等を実現するための手段であるとし、しばしば「二重アプローチ」として説明される。これは、第一に、あらゆる政策領域にジェンダーの視点を組み込む**ジェンダー主流化を進める**と同時に、第二に、既存の不平等を除去、防止又は是正するための（例えば、女性支援施策等の）**特定施策を実施する**という考え方である。この二つの手法は相互補完的であり、一方が他方を代替するものではない¹⁹。

以上が本稿でこの後テーマとする「交通分野におけるジェンダー主流化」を取り巻く概況である。

コラム - 性別役割分担の固定化と再生産活動の不可視化による問題点

ジェンダー主流化の議論においては、生物学的な性差（sex）と、社会的・制度的・文化的に形成される性別役割、すなわちジェンダー（gender）がある。社会的な性別役割分担は、個人の能力や関心に基づく自然な分業として説明されることもあるが、実際には、歴史的・制度的・文化的要因によって形成され、固定化されてきた側面を有する。その存在や固定化が問題となる主な観点として、以下の点が挙げられる。なお、これらの観点はそれぞれそれらが議論・観察されてきた社会的背景に依存する可能性があることには留意が必要である。

1. 役割の固定化（stereotyping）による選択の制約

少なくとも産業革命後の近代産業社会においては、工業化、賃労働化、職住分離、家族賃金、社会保障制度、雇用慣行、文化的規範などが相互に作用し、「男性は稼ぎ主として市場労働に従事し、女性は家庭内の家事・育児・ケアを担うべきである」とする性別役割期待、いわゆる男性稼ぎ主モデル又は固定的性別役割分担意識が形成・強化されてきたことが、歴史学・労働史・ジェンダー研究において指摘されている（斎藤、2013；Janssens, 1997）。もっとも、このモデルは普遍的な歴史的実態ではなく、国・階層・時期によって大きな差異がある。このような固定的な役割期待は、個人の能力、関心、選好とは必ずしも関係しないところで、教育、職業選択、家庭内役割、社会参加のあり方を制約し得る。例えば、数学・工学・情報分野は男性に、保育・看護・介護などのケア関連分野は女性に適しているといった暗黙の前提や、男性は長時間労働を前提に働くべきであり、女性は家庭責任を優先すべきであるといった期待が存在する場合、教育・職業選択、就業継続、昇進、家庭内役割の分担に影響を及ぼし得る。この問題は、ジェンダー研究において、性別役割やジェンダー役割が自然に与えられたものではなく、社会的・制度的・文化的に構築されるものとして広く議論され、問題提起されてきた。

ここにおいて固定的な役割期待は、外部からの制約にとどまらず、個人の内面に取り込まれることによって作用することには留意が必要である。制度上は選択可能であっても、「自分には向いていない」「周囲から評価されないのではないかな」といった意識が

として女性の参画を保障するとされるなど、国際社会の幅広い取組において、「ジェンダー主流化」は政策実現のための重要なそして当たり前であるべき概念として認識されている。

¹⁹ European Institute for Gender Equality. (n.d.). *What is gender mainstreaming*. <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/what-is-gender-mainstreaming>（2026年6月9日閲覧）

形成される場合、本人が自ら選択肢を狭めてしまうことがある²⁰。このような自己制限は、周囲の期待、ロールモデルの不在、評価への不安、過去の経験などを通じて形成され得る。

また、「家計を支えるべきである」「仕事を優先すべきである」「家庭責任を優先すべきである」「弱音を吐くべきではない」といった性別に結びついた規範は、性別にかかわらず、個人の行動や選択を制約する要因となり得る。こうした規範は、長時間労働を前提とする働き方、育児・介護への参加、就業継続、昇進、心身の不調に関する相談などに影響を及ぼし得る。

2. 性別役割期待と選択の制約による不平等の再生産

性別役割期待は、単なる意識や価値観の問題にとどまらず、雇用、賃金、昇進、社会保障、意思決定への参加などにおける不平等を再生産する要因となり得る（OECD, 2025; 内閣府男女共同参画局, 2025）。例えば、女性が主として家事・育児・介護を担うことを前提とする社会では、女性の就業継続やキャリア形成が制約されやすくなる。出産・育児期の離職、非正規雇用への偏り、管理職登用の遅れなどは、個人の選択だけでなく、労働時間、転勤、評価制度、保育・介護サービスの利用可能性など、制度的条件とも密接に関係している（OECD, 2025）。また一方で、男性を「主たる稼ぎ手」とみなす前提は、長時間労働や職務上の無限定な働き方を正当化しやすく、結果として、家庭責任を担う人々を標準的な労働者像から外れた存在として位置づけることにもつながる。このように、性別役割分担は、個人の意識だけではなく、雇用慣行、社会保障制度、税制、企業文化、家庭内分担などを通じて、世代を超えて不平等を再生産する構造を形成し得る（IMF, 2017; 内閣府男女共同参画局, 2025）。

3. 再生産活動の不可視化

（上記に関連して、）家事、育児、介護、地域活動、感情労働（Emotional labor）²¹などの無償労働やケアワークは、社会の維持や人々の生活の再生産に不可欠な活動であるが、市場で取引される労働ではない場合、その社会的・経済的価値は統計、政策、予算配分、制度設計の中で十分に把握されにくい。とりわけ、これらの活動の多くが家庭内や地域社会の中で担われてきたこと、またその負担が性別によって偏りやすいことは、無償労働やケアワークの重要性を見えにくくする一因となってきた（ILO, 2018; OECD, 2014）。

²⁰ Elster (1982) は、実現可能な選択肢に応じて人々が自らの願望を調整する現象を適応的選好形成（adaptive preference formation）と呼び、そのプロセスによって形成された選好を適応的選好（adaptive preferences）と定義する。日本の女性非正規雇用者の生活満足度が高い傾向であることについて、山本（2019）は「非正規雇用という社会的に抑圧された状況下において適応的選好形成が働いている結果である」と指摘している。「適応的選好形成」の概念は、固定的な性別役割のもとで形成された女性の選好や選択を、単に本人の自発的な選択の結果として捉えることの限界を提示する。また、個人の「欲求の充足」を正義や社会的選択の基準とする功利主義に対しても、そもそもその欲求自体が社会的な制約のもとで形成されている可能性をどのように考えるべきかという問題を提起する。

²¹ 家族や周囲の人への配慮、気遣い、関係調整など、他者の感情や人間関係を維持するために行われる感情面の働きかけのこと。

この不可視化は、政策上も重要な問題である。例えば、通勤を中心に交通政策を設計すると、保育所への送迎、買物、通院、介護、家族の付き添いなど、複数の目的地を連鎖的に移動するケアに伴う移動が周辺化される可能性がある。このような論点は、交通計画における「ケアに伴う移動 (mobility of care)」としても議論されている (Sánchez de Madariaga, 2013)。同様に、労働政策や社会保障政策においても、有償労働だけを中心に制度を設計すれば、生活を支える無償労働の負担や、その担い手の時間的・身体的制約が見えにくくなる。したがって、ジェンダー主流化においては、無償労働やケアワークを社会的に必要な活動として可視化し、政策形成に反映させるとともに、政策や制度が暗黙に前提としている標準的な労働者像、世帯像、利用者像を問い直すことが重要となる。

コラム - 「ジェンダー主流化 (Gender mainstreaming)」という語彙について

ジェンダーという単語は、英語の Gender のカタカナ語であり、対比して理解される語として、Sex が存在する。それぞれの単語に対応する日本語訳として、例えば、Gender は「社会的な性別」、Sex は「生物学的な性別」が挙げられる。

思想史的には、シモーヌ・ド・ボーヴォワールが『The Second Sex』(原語:Le deuxième sexe) (De Beauvoir, 1949) において「人は女に生まれるのではない、女になるのである」と述べ、女性らしさや男性らしさが社会的・文化的に形成される側面を指摘したことが、後のジェンダー論の重要な出発点である。一方で、用語としては「ジェンダー (gender)」を生物学的な性とは区別される学術概念として用いたのは、1950 年代の性科学者 John Money であり、生物学的な性の要素と、出生時の性別割当・養育上の性、そして本人が形成する gender role を区別して論じた (Money et al., 1955)。

語源に目を向けると、Sex はラテン語の *sexus* に由来する。語源は確定していないが、同根のラテン語には現代英語の *section* (セクション) や *sector* (セクター) に通ずる派生後があると考えられている。*Sexus* は「男女の区別」や「性」を意味する語であり、古代ローマの時代から生物学的な雌雄の区分を指す言葉として用いられていた。

一方、Gender は古フランス語 *gendre/genre* を経て、ラテン語 *genus, generis* に遡る語である。*Genus* は「出生、血統、種、種類、分類」を意味し、現代英語の *genre* (音楽・映画・芸術等の作品分類、ジャンル)、*general* (個別ではなく全体に関わる、全体的な)、*generic* (特定の個物ではなく同種のもの全体に共通する、典型的な) と同じ語源に遡る。

この語源は現代フランス語において特に興味深い形で観察される。フランス語では Gender に対応する語として *genre* (ジャンル) が用いられるが、*genre* は (現代英語の *genre* と同様に) 「種類」や「ジャンル」そして「文法上の性」を意味する一般語として広く用いられている。例えば、*genre littéraire* (文学ジャンル)、*genre musical* (音楽ジャンル)、*genre grammatical* (文法上の性) である。*Genre* の本来の意味が「類型」や「分類」であるため、英語の *gender* が社会学的・政治学的概念として普及した後も、フランス語圏では 20 世紀後半までは、*genre* は文法用語としての意味が強く、「社会的性別」という意味では *sexe social* や *rapports sociaux de sexe* といった *sexe* (生物学的性) に「社会的な」を意味する形容詞 (語) を付け足す表現も用いられていた。しかし現在では、国際機関及びフランス語圏の行政文書において、英語の *gender* に対応

する語として *genre* が広く定着している。現代フランス語において、ジェンダーは「ジャンル」「種類」を意味する語彙と同じ単語なのである。

さらに、フランス語を通して見ると、「主流化」という語についても、その意味合いについて解像度を上げることができる。

欧州の国際機関では① *l'approche intégrée de l'égalité de genre*²²や② *l'intégration de la dimension de genre*²³が英語の *gender mainstreaming* の標準的な訳語として用いられている。

ここで注目すべきは、フランス語が英語の *mainstreaming* を直訳していないことである。英語の *mainstream* は「主流」を意味し、日本語の「主流化」は比較的直訳的な表現である。一方、フランス語では「主流にする」という発想よりも、政策や制度のあらゆる段階にジェンダーの視点を統合するという定義を適切に反映することに重点が置かれ、① *l'approche intégrée de l'égalité de genre* (ジェンダー平等の統合的アプローチ)、② *l'intégration de la dimension de genre* (ジェンダーという次元・観点の組み込み) 等の表現が採用されている。

英語の *mainstreaming* 又は日本語の「主流化」からは「主流にすること」という意味が想起されやすいが、実際は(ジェンダー主流化の定義からも分かる通り)「主流化」は「特定の視点を政策形成過程全体へ横断的に組み込むこと」を意味している。限定的ではあるが英語では *climate mainstreaming* (気候変動対策の主流化) や *biodiversity mainstreaming* (生物多様性の主流化) という語も使われている。その意味において、「ジェンダー主流化」という語について、時と場合によっては「ジェンダー視点の統合」「ジェンダー視点の横断化」「ジェンダー視点の内在化」「ジェンダー視点の織り込み」といった概念の趣旨をより明確に表現する語に置き換えて理解することも有益であろう。

なお、余談ではあるが、上記について生成 AI (ChatGPT 5.5) と議論したところ「性別融織」という用語を用いることで「制度の設計原理の中に浸透させること」と「制度そのものの織物の中に糸として編み込むこと」の双方が表せるのではないかと提案を受けた。また、西周や福沢諭吉であつたらそう翻訳したのではないかと示唆もあった。制度の設計原理の中に浸透させることと、制度そのものの織物の中に糸として織り込むことを重ね合わせた比喻として興味深く感じたため、あくまで概念形成をめぐる思考実験の一つとして、ここに紹介する。

²² Council of Europe. (n.d.). Qu'est-ce que l'approche intégrée de l'égalité de genre? <https://www.coe.int/fr/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming> (2026 年 6 月 9 日閲覧)

²³ European Institute for Gender Equality. (2016). Intégration de la dimension de genre. https://eige.europa.eu/publications-resources/thesaurus/terms/1070?language_content_entity=fr (2026 年 6 月 9 日閲覧)

2. データから分かっていること

2026 年 4 月 1 日に国土交通政策研究所で公表された紀要（澤村・吉田，2026）では、女性の移動という観点から、「ケアに伴う移動」（mobility of care²⁴；以下、「ケア・モビリティ」という。）の偏在、トリップチェーンの複雑化、安全性及び身体的負担に対する高い感受性等が示されている。ケア・モビリティは、ジェンダー主流化の観点からみた場合に、人々の移動が多様な社会的条件や他分野の政策課題と結び付いていることを具体的に理解しやすい事例として位置付けられる。

具体的には、女性は男性に比べて送迎等のケア・モビリティを多く担っており、移動目的も通勤に限られず、仕事、買物、私用及び送迎を組み合わせた多目的なものになりやすい。特に子育て世代では、女性の送迎回数が男性の約 1.8 倍であることが確認されており、末子の年齢によっても移動行動に違いがみられる（澤村・吉田，2026）。ケア・モビリティの集中は、一回の外出の中で複数の目的地を巡るトリップチェーンの長さにも表れている。特に 30～39 歳女性では、往復移動を基準に追加的なトリップ数を示す指標が男性の約 2 倍に達しており、移動構造の複雑性が高い（澤村・吉田，2026）。これは、仕事、家事、育児及び買物等を一度の外出に統合していることに起因すると考えられる。

移動における主観的側面も男女差が現れる部分である。文献調査によれば、女性は男性に比べて、荷物や子ども・高齢者の付き添いに伴う身体的負担、夜間や人通り・街灯の少ない場所を移動することへの心理的不安が負担要因として重要であるとされている。女性を対象とした分析において、気象条件による身体的負担や、移動そのものへの面倒さ・心理的抵抗が上位の負担要因として示されている（澤村・吉田，2026）。

交通手段の選択については、女性は徒歩を中心とするアクティブモビリティ²⁵の利用が多く、特に子育て世代では電動アシスト自転車の利用が目立つ。一方で、新しいマイクロモビリティやシェアサービスの利用経験は男性に比べて低い傾向があり、安全性への懸念や利用可能性の制約が影響している可能性がある

女性の移動は、ケア責任の分担構造を背景とした移動量の増大及び移動構造の複雑化並びに安全・負担に対する高い感受性という特徴を持つが、これらは従来の通勤中心の交通政策では十分に捉えられていない可能性がある。今後は多目的移動やケア・モビリティを念頭に置いた包括的な政策構築や制度設計が求められる可能性がある。

このようなデータがある時、二つの考え方があり得る。短期的には、①これらのニーズ（需要）に対応する形で、該当する交通のみを改善すること、中長期的には、②これらのニーズ（需要）があることを認識した上で、交通全体としてどのような変革をし得るか考

²⁴ “Mobility of care” はマドリード工科大学の Sánchez de Madariaga 教授が提唱している概念。de Madariaga(2013)によると mobility of care は、日常的にケア責任を抱えている人の移動をよりよく理解するツールを提供する試みとして提案されたものであり、他者の付き添い、日常生活のための買い物（レジャーの買い物以外）、家庭の管理、レクリエーションのための散歩ではない組織や行政関係の用足し、病人や高齢の親族の（余暇訪問とは異なる）見舞い等、家及びケアの責任から派生するすべての交通が含まれる。この「ケア」の概念は、4 ページに述べた Daly(2001)による「ケア」の定義とほぼ同義と考えられる。

²⁵ 主に身体活動を伴う移動。例えば、EIT Urban Mobility は「アクティブモビリティとは、移動手段として行われる定期的な身体活動。これには、歩行、自転車その他の移動手段による移動（移動に身体的労力を要するもの）が含まれる。アクティブモビリティ手段には、ウォーキング、サイクリング、ペダルアシスト付き電動自転車、キックスクーター及びスケートボードが含まれるが、モペッド、ペダルアシストなしの電動自転車及び電動スクーターは含まれない。」と定義している。

え、改善する。これらの視点は双方ともに有用であると考えられる。しかしながら①、②どちらについても、問題を適切に取り扱わないと「性別役割分担の再生産」になる可能性がある。またのちに議論するように、個人の「モビリティ」の観点からは、交通は(個人の視点から見て)「ネットワーク」として機能することが好ましいため、②のアプローチはオプションではなく不可欠(マスト)であろう。さらに、ケア・モビリティは交通需要の一類型としてのみ捉えるべきものではなく、施設立地、都市・地域構造及び居住環境のあり方とも密接に関係している。そのため、子育てのしやすさや暮らしやすさを含む地域の将来像をどのように描くのかという視点も重要となる。この点については、後述の「ビジョン主導の考え方」と「モビリティの考え方」で個別に議論する。

コラム - 「女性の負担軽減策」は性別役割分担を解消するか？

先進国の国際比較を通して、男女平等を促進する制度的条件を論じた Estevez-Abe(2011)²⁶は、日本は先進国の中で南欧と並んで女性／母親の就業率が最も低い国となっていること、上級職に占める女性の割合や研究職等の専門職に占める女性の割合は、他国と比較して極端に少ないことを指摘した。この研究では、米国などの英語圏の国々と北欧諸国ではいずれも女性の進出度が高いが、母親就業支援と男女平等に熱心な北欧諸国よりも、英語圏諸国の女性の地位が高いという興味深い点にも着目している。

Estevez-Abe(2011)によると、北欧諸国では、女性の就業率が高くなったとはいえ、所得保障のある育児休業を取得するのは主に母親であり、家庭内の性別による役割分担を固定化させる原因になっているという指摘があるという。家事労働が「女性の仕事と固定化されることで女性の労働時間数が短縮され、企業の管理職などでは時間的に余裕のある男性が重用される」という見解であり、エステベス-アベは「北欧諸国で高賃金労働者での男女格差が大きいこと、管理職での女性割合がまだ男性と同じではないことと関係していると考えられる。」と述べている。国連開発計画の2008年のデータによると、「管理職・政府幹部職・政治家に占める女性の割合」は、調査した24カ国中米国が最も高くなっており、カナダ(6位)や英国(7位)も含め、英語圏の方が北欧諸国(ノルウェー8位、スウェーデン12位、フィンランド17位、デンマーク21位)よりも順位が高かった(日本は23位)²⁷。

米国では、1960年代以降雇用・職場における性差別を禁止する法律が制定されると、集団訴訟に敗訴した際の賠償金が非常に高額になり得ることなどから、企業は客観的な基準により採用・昇進を決定したことを証明できる人事対策が必要になった。このような背景に加え、米国には所得保障付きの長い育児休業は存在しないので、エステベス-アベは、女性を支援する政策が逆に男女分業を固定化させるという北欧に見られる問題は、米国には存在しなかったことが考えられるとしている。

²⁶ Estevez-Abe, M. (2011). 男女雇用均等の制度的要件の国際比較——日本の男女間格差はなぜ根強いのか. 日本労働研究雑誌, 53(10), 52-62.

<https://www.jil.go.jp/institute/zassi/backnumber/2011/10/pdf/052-062.pdf>

²⁷ なお、Estevez-Abe(2011)は、民間企業の上位管理職などに女性が少ないことから、2006年のノルウェーを皮切りに北欧各国で企業の取締役会での女性割合にクオータ制を導入する等の動きがあったことを指摘しており、2022年前後の国際労働機関の統計データによると、北欧諸国と米国の管理的職業従事者に占める女性の割合は差異はなくなっていることがうかがえる(内閣府男女共同参画局『男女共同参画白書 令和5年版』(2023))。

北欧と米国の比較は、性別役割分担が根強い状況下では、女性の負担軽減策を講じるのみでは性別役割分担は維持され続け、女性の社会進出が進んだとしても必ずしも賃金上昇や管理職進出にはつながらない可能性を示唆している。移動のジェンダー・ギャップは、女性がケア・モビリティの多くを負担するという男女別役割分担に起因するところが大きい。データで明らかになったことを踏まえて、交通当局者や交通サービス提供者に求められる対応はどのようなものになるべきであるか。現在女性が負担している移動を円滑化したり、コストを下げたりするだけでは、男女の負担のあり方そのものは変わらない可能性がある。移動のジェンダー・ギャップについての対応を考える時、どのようなまちづくりを目指すべきか、どのような社会を目指すべきか、どのようなジェンダーの関係を構築したいか、ジェンダーを取り巻く状況を踏まえたビジョンが不可欠である。

3. ジェンダーと交通

交通分野におけるジェンダー主流化の先進事例からは、これまで主として男女間の移動行動の差異を把握し、それぞれの需要に応じたサービス改善を図るという枠組みの中で展開されてきた。例えば、女性はケア関連活動に付随した複数目的の移動（trip chaining）を行う傾向が強く、また時間帯や場所に応じた安全性への懸念が高いことが指摘されており、こうした特性に基づいて公共交通の運行形態や空間設計を調整する試みが各国で進められている（ITF, 2019; Hanson, 2010; Law, 1999）。しかしながら、このような需要対応型のアプローチは、観察された行動パターンを前提として、所与のものとして扱うがゆえに、その背後にあるジェンダー不平等の構造を問い直すことなく、結果として既存の性別役割分担を再強化する危険性を孕んでいる。すなわち、「女性はケア・モビリティを多く担う」という事実に適応する政策は、その分業構造自体を変えることなく温存する方向に作用し得るため、この点においてジェンダー主流化の本来的な目的である構造的変革とは緊張関係に立つ（Criado Perez, 2019; McDowell, 1999）。

（1）ビジョン主導の考え方（需要応答を超えたビジョン主導へ）

近年、ITF が提示した「ビジョン主導の交通計画（Vision-led Transport Planning）」（ITF, 2026）は、必ずしもジェンダー主流化を念頭においた枠組みではないものの、上記の需要応答型のアプローチが持つ「潜在的な性別役割分担の再強化」の問題を乗り越えるための理論的枠組みとして重要な示唆を与える。「ビジョン主導」のアプローチは、既存の需要や現状の制度的制約から出発するのではなく、まず望ましい社会像を規範的に設定し、その実現に向けて政策ミックス、制度設計及び評価枠組みを整合的に構築することの特徴とする（ITF, 2024; Banister, 2008）。ここで想定されるビジョンは、単なる移動効率の最大化ではなく、公平性、包摂性、持続可能性といった社会的価値を包含するものであり、交通政策はこれらの価値を具体化する手段として位置づけられる。この観点に立てば、ジェンダー主流化は、女性の移動需要への適応ではなく、ジェンダーによって不均等に配分されている生活機会や時間資源を再編成するための政策課題として再定義し得る（United Nations, 1997; European Commission, 2020a）。

この再定義は、交通政策における分析の焦点を「移動需要」から「アクセシビリティ」へと転換させる。Lucas (2012) が指摘するように、交通は単なる移動手段ではなく、教育、医療、雇用、社会参加といった機会へのアクセスを媒介する基盤である。また、Geurs and van Wee (2004) はアクセシビリティを土地利用、交通システム、時間的制約及び個人特性の相互作用として定義することで、その多次的側面を強調している。さらに、Martens (2017) が展開する「交通正義」の議論は、こうしたアクセシビリティの分配そのものが社会的公正の問題であることを明確に示している。

ジェンダー主流化の文脈において重要なのは、ケア・モビリティの負担軽減にとどまらず、ケアにまつわる責任やケアワークが特定の属性に偏っている構造そのものにも目を向けることである。ケアに伴う移動は、送迎、買物、医療機関への訪問等を含み、通勤とは異なる短距離・高頻度の移動や複雑なトリップチェーンを形成する傾向があり、こうしたケア責任は女性に偏っていることが指摘されている (ITF, 2019, 2021)。このため、交通サービスの改善だけでなく、保育施設、医療機関、商業サービス等への近接性を高める都市構造や土地利用を形成することも重要となる (Cervero, 1998; ITF, 2021)。ITF (2021) は、ケア・モビリティへの対応として、近隣レベルでのアクセシビリティ向上や 15 分都市のような考え方に着目しており、こうした都市構造は、ケアに伴う移動距離や時間的負担を軽減する可能性を有する。さらに、こうした空間的・制度的条件の改善が、家庭や社会におけるケアワークの分担をより柔軟にし、その偏在の緩和にどのように寄与し得るかに ついても、今後検討すべき論点である。

また、安全性や安心感も人々の移動可能性を左右する重要な要素である。夜間の照明、見通し、監視性、公共空間や交通施設の設計等は、とりわけ女性の移動行動や公共交通利用に影響し得ることが指摘されている (Loukaitou-Sideris, 2014)。こうした安全性・視認性を高める設計は、特定の集団のみを対象とする対策ではなく、すべての利用者にとってのアクセス可能性や利用しやすさを高める可能性がある。

このように、交通の問題は、ケア責任の配分、土地利用、都市構造、公共空間の設計等と密接に関係しており、それらの相互作用・相互連携を捉えることが重要となる。

ビジョン主導の枠組みにおいては、政策手段の選択だけでなく、その組み合わせ、すなわち政策ミックスの設計も重視される。ジェンダー主流化を交通政策の内部に閉じた課題として扱うのではなく、都市計画、福祉政策、労働政策といった他領域との連関の中で捉えることが不可欠であり、この点は、持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) の議論においても、交通と土地利用、社会政策の統合として強調されている (European Commission, 2013a)。特に、ケア・モビリティの多寡は、保育サービスの供給体制や労働時間制度、さらには家族内の役割分担と密接に結びついているため、交通インフラの改善のみでは根本的な不均衡を是正することはできない (Hanson & Pratt, 1995) ことは議論の前提として共有されることが必要である。この意味で、ジェンダー主流化は複数の政策領域を横断する統合的なガバナンス課題であり、ビジョン主導の交通計画はその調整フレームワーク又は実現ツールとして機能し得る。

また、ビジョン主導の交通計画においては評価のあり方も重要な論点である。従来の交通政策評価は費用便益分析に代表される効率性指標に依拠してきたが、ビジョン主導のアプローチでは、評価は単なる最適化のための手段ではなく、ビジョンへの整合性を検証し、政策学習を促進するプロセスとして再定義される (ITF, 2024; Jones et al., 2013)。ジ

ジェンダー主流化においては、男女別の移動データの収集に加え、アクセシビリティの格差や時間利用の不均衡、さらには主観的な安全性の変化といった多次元の指標を用いた継続的なモニタリングが求められる（OECD, 2019）。こうした評価枠組みは、政策の意図しない影響、すなわち性別役割分担の再強化や適応的選好形成による行動抑制といった帰結を可視化し、修正を可能とする点で重要である。

以上のように、交通分野におけるジェンダー主流化は、単に異なるジェンダーの移動需要に応答することではなく、ジェンダーに依存しない形で生活機会を再配分し得る社会構造を構築するための政策的試みとして位置づけられる必要があると思われる。そのためには、望ましい社会像を明示的に設定し、それに基づいて政策ミックスと評価体系を設計するビジョン主導のアプローチが不可欠であり、この枠組みの下で初めて、交通政策は移動の効率性を超えて、ジェンダー不平等の構造的是正に資する基盤として機能し得る。

（２）モビリティという考え方（Transport から Mobility への拡張）

近年、欧州を中心とする政策議論においては、従来の「Transport（交通）」に加えて、より包括的な「Mobility（モビリティ）」という概念が政策の中心的な語彙として用いられるようになってきている。こうした動きは、単なる用語上の変化にとどまらず、交通政策の対象と視座そのものの拡張を示すものと捉えることができる。実際、German Advisory Council on Global Change(2023)はこれを“from transport policy to mobility policy”と表現し、MobiliseYourCity Partnership(2023)も“road-centric transport planning”から、人々のニーズを中心とする“mobility planning”への視点の転換を掲げている。また、UN-Habitat²⁸（2022）も都市政策において“from transport to mobility”への理解の転換を明示している。欧州においては、従来の都市交通計画を発展させる形で Sustainable Urban Mobility Plan（SUMP）が普及し、欧州委員会も2020年に Sustainable and Smart Mobility Strategy を策定するなど、交通インフラや個別モードの整備・最適化にとどまらず、人や企業の移動ニーズ、アクセシビリティ、生活の質、複数モードを横断した移動全体を対象とする政策枠組みが形成されている（European Commission, 2013b, 2020b）。この転換は、従来の交通政策が主としてインフラ整備やモード別サービスの最適化に焦点を当ててきたのに対し、個人が実際にどの程度「移動できるか」、すなわち移動可能性（mobility capability）や生活機会への到達可能性を重視する方向への変化として理解することができる（Banister, 2008; European Commission, 2013b）。特に SUMP においては、人々の移動ニーズや生活の質、アクセシビリティ、参加等が重視されており、モビリティは単なる輸送手段の提供ではなく、人々が日常生活上の活動や社会参加の機会にアクセスするための基盤として捉えられている（European Commission, 2013b; ITF, 2021）。このような概念的転換は、ジェンダー主流化との関係においても重要な含意を有する。

交通分野におけるジェンダー主流化は、既に述べたように、男女間の移動行動の差異を把握し、それに応じてサービスを調整する需要対応型の枠組みに陥ってしまうおそれがある。しかしながら、「モビリティ」という概念は、こうした行動観察に基づく補正的アプローチを相対化し、そもそも誰がどのような制約の下で移動しているのかという、より根源的な問いを提起する。すなわち、モビリティは個人の能力、時間資源、社会的役割、空

²⁸ United Nations Human Settlements Programme.

間配置といった多様な要因の相互作用の結果として成立するものであり、その分配の不均衡はジェンダー不平等と密接に結びついている（Sheller, 2018; Hanson, 2010）。この観点に立てば、ジェンダー主流化の課題は、特定のモードやサービスの改善ではなく、個人が移動を選択し実行する自由度そのものをいかに拡張するかという問題として再定義され得る。

この再定義において鍵となるのは、「移動の個人化（Individualisation of mobility）」という視点である。従来の交通政策は、鉄道、自動車、バスといったモード単位での供給最適化を前提としてきたが、実際の移動はこれら複数の手段を組み合わせた連続的なプロセスとして経験される。ケアワークや家事、就業といった複数の役割が交錯する交通利用者においては、時間的制約や安全性への懸念が複雑に作用するため、単一モードの改善では十分な対応が困難である（Hanson & Pratt, 1995）。モビリティの視点は、こうした複合的な制約構造を前提とし、ドア・ツー・ドアの移動経験全体を対象とする点に特徴がある。したがって、ジェンダー主流化においても、個々のモードの改善ではなく、移動の連鎖全体におけるボトルネックを解消することが求められる。

さらに、モビリティ概念は「潜在的移動能力（motility）」という側面を強調する点でも重要である。Kaufmann ら（2004）は、モビリティを実際の移動行動だけでなく、移動するためのアクセス条件、スキル、選択肢の集合として捉え、これを「motility」として概念化した。この枠組みにおいては、同じ交通サービスが提供されていても、それを利用できるかどうかは個人の資源や社会的状況によって大きく異なる。ジェンダー主流化の観点から見ると、例えば運転免許の保有率、可処分時間、デジタルサービスへのアクセス、さらには社会的規範による行動制約といった要因が、女性と男性の間で非対称に分布していることが指摘されている（Sheller, 2018; Criado Perez, 2019）。したがって、モビリティ政策は単にサービス供給を拡充するだけでなく、これらの条件格差を是正する方向で設計される必要がある。

また、モビリティへの転換は、政策評価のあり方にも影響を及ぼす。従来の交通評価が主として移動時間短縮やコスト効率といった指標に依拠してきたのに対し、モビリティの視点では、個人がどの程度多様な活動機会にアクセスできるか、あるいは移動に伴う心理的負担や安全性がどのように変化するかといった、より広範な福祉指標が重視される（Lucas, 2012; Martens, 2017）。ジェンダー主流化においては、特に時間利用の柔軟性や主観的安全性、ケアワークとの両立可能性といった側面を含めた評価が不可欠であり、これにより初めて、形式的には同等であっても実質的には不平等なモビリティ条件を可視化することが可能となる。

このように、モビリティを基軸としたジェンダー主流化は、従来の需要対応型交通政策とは異なり、個人の生活構造と社会制度の交点に位置する課題として展開される。その実現には、交通政策単独ではなく、都市計画、福祉政策、労働政策及びデジタル政策との統合的アプローチが不可欠である。欧州におけるモビリティ概念の拡張は、まさにこうした政策横断的統合を志向するものであり、ジェンダー主流化を単なる補助的課題ではなく、モビリティ政策全体の設計原理として位置づける方向性を示している（European Commission, 2020a）。この意味で、「Transport」から「Mobility」への語彙転換は、ジェンダー不平等の構造的是正と接続し得る政策的視座の変化であると言える。

以上のように、モビリティの概念は、ジェンダー主流化において、個人の移動可能性に着目した新たな分析枠組みを提供する。これは、単に移動手段の供給を最適化するのではなく、個人が多様な生活機会にアクセスできる社会条件を整備することを目的とするものであり、その達成には制度的・空間的・社会的要因を統合的に再設計する必要がある。欧州におけるモビリティ概念の台頭は、このような包括的視座の重要性を示しており、今後のジェンダー主流化の展開においても中核的な理論的基盤となることが期待される。

(3) 国際機関によるツールキットについて

ジェンダー主流化が北京会議の主要テーマとして取り上げられて以降、経済活動の幅広い分野を対象に、様々な国際機関においてジェンダー主流化の実践が行われてきた。交通分野においては、1990年代までは移動パターンのジェンダー・ギャップに関する調査研究は限られていたが、2000年代以降は、国際機関や欧州を中心とした各国政府で様々な調査研究(例えば、Hanson, 2010; Sánchez de Madariaga, 2013)が行われるようになった。欧州連合(EU)ではジェンダー主流化を政策に組み込むことを各国に求め、加盟国においては実際にジェンダー主流化の取組が進んだ(Crepsi & Lomazzi, 2018)。

ジェンダー主流化とは、ジェンダーに関する問題を、単に女性問題担当の部署だけで取り扱うのではなく、あらゆる分野のすべての主体にとっての課題とし、計画から実施、評価に至るあらゆる段階における最も重要な検討事項とするものである。従来の政策ツールとは異なるジェンダー主流化の概念について、Hafner-Burton & Pollack (2002)は「国際的及び国内的な政策プロセスに革命的な変革をもたらすもの (revolutionary change)」であると述べる。

北京会議以降、ジェンダー主流化の実践が徐々に積み重ねられるようになるが、この取組を定着させていくためには、Hafner-Burton & Pollack(2002)が「革命的な変革をもたらす」と述べる手法を、政策当局者やサービス提供に関わる関係者に明快に伝える必要がある。このため、国際機関が中心となって、先進事例を参考に、政策当局者がジェンダー主流化を政策立案過程に導入する際の主要な論点や手順、指標を示す「ツールキット」が開発されるようになる。

交通分野においては、アジア開発銀行が2013年に公表したもの²⁹が最初のツールキットと言われている(Sil et al., 2013)。Sil et al. (2013)によれば、「国際機関で包括的な公共交通システムの政策と計画を先導しているのは、世界銀行、国連、アジア開発銀行、交通開発政策研究所(ITDP)及び(OECD傘下の)国際交通フォーラム(ITF)である」が、これらの国際機関のうち、「ツールキット」の形でジェンダー主流化に関するガイドラインを公表しているのはADB、ITF³⁰及び世銀³¹である。これら3機関の各ツールキットを比較すると、各機関のジェンダー主流化に対する考え方の特徴や共通点が見られるので、以下に概観する。

²⁹ Asian Development Bank. (2013). Gender tool kit: Transport-Maximizing the benefits of improved mobility for all. Asian Development Bank.
<https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>

³⁰ International Transport Forum. (n.d.). Gender Analysis Toolkit for Transport Policies.
<https://gendertoolkit.itf-oecd.org> (2026年6月9日閲覧)

³¹ World Bank. (2025). She drives change: A toolkit for redefining opportunities for women in transport. World Bank. <https://doi.org/10.1596/43238>

まず、ツールキットの想定利用対象者は、ADB については ADB のスタッフ、コンサル及びパートナー政府、ITF については政府、国際機関及び民間企業、世銀については交通専門家及び政策立案者とされている³²。ADB のツールキットは ADB のプロジェクト関係者を念頭に置いたものとなっているが、ツールキットの内容は ADB のプロジェクトに限らず、幅広く交通プロジェクトや交通政策に適用できると考えられる。

ADB は、ジェンダー主流化のメリットについて、「ジェンダーの視点を組み込むことで、安全性向上、社会参加・経済活動の促進、サービスの利用率改善が実現できる」としており、アジア太平洋地域の持続可能で包摂的かつ強靱な成長やメンバー国の複雑な課題解決を共に解決していくという ADB の使命や目的³³を反映したものになっている。また、ジェンダーの側面を考慮してデザインされた交通への投資は、女性の「時間の貧困」の削減にも資するなど、女性に対する利益が重視され、交通セクターが持続可能で包摂的になるためには、新たな戦略を開発する際に男女が平等なパートナーであるべきといった点にも言及されており、男女平等の実現に重点が置かれていることがわかる。

ITF は、国の開発や交通戦略におけるジェンダー・ギャップの特定は、より多くの女性が交通のフォーマルな労働力になることにつながり、世界経済を強化するに当たって重要であると説明している。このように「世界経済の強化」という経済効果に触れつつも、ITF は同時に「ジェンダー分析は包摂的な社会の重要な要素として、社会経済開発の主要な推進力として重要である」とも述べている。すべての人に社会的・経済的利益をもたらす公平な政策を策定することの重要性が強調されており、この点は ADB との類似性がうかがえる。ITF のツールキットは、関係機関が分析する際にすぐに使えるよう、各種指標やチェックリストを最もコンパクトにまとめている。また、交通政策を専門とする組織の性格から、分析やジェンダー予算のあり方などが強調されている。

世界銀行のツールキットは、移動や雇用だけでなく、交通分野の起業、金融アクセス及び市場アクセスにも焦点を当て、リーダーシップ等も含めて幅広く介入策と指標を提供している。ツールキットの中で「利用者中心の交通システムは、女性の GDP に対する貢献を高める。」「交通セクターのすべてのレベルで女性活躍を推進することは、女性の労働力を拡大する。それは経済成長を加速するために重要。」と女性の労働力の活用の重要性を説明している。世界銀行は ADB や ITF と比較すると、ジェンダー平等が経済成長のために重要であるという点がより強調されている。世界銀行は、2012 年に「World Development Report 2012」³⁴を公表した際に、ジェンダー平等はそれ自体で核心的な開発目標であるとともに、「スマート・エコノミクスである」と述べている。これは、ジェンダー平等が生産性を向上させ、次世代を含め広く開発成果の改善にもつながるとする考え方で、「女性にとっての移動の障壁に取り組むことは、仕事や教育等へのアクセスを改善することにつながり、女性の経済的潜在性を切り開く」というツールキットに期待する効果も、上述のような世界銀行の経済開発に関する考え方を反映している。

³² ADB のツールキットの脚注 35 参照。

³³ Asian Development Bank. (n.d.). About ADB. <https://www.adb.org/who-we-are/about> (2026 年 6 月 9 日閲覧)

³⁴ World Bank. (2012). World development report 2012: Gender equality and development. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/51c285f6-0200-590c-97d3-95b937be3271>

各国際機関が、ツールキットを通じて政策当局者等に促そうとしている行動は、概ね共通しており、以下の３点に要約できる。

- ① 政策の設計、計画、実施、モニタリング、評価のすべての段階でジェンダーの視点を入れること
- ② 男女別のデータを収集して移動のジェンダー・ギャップを把握し、分析すること
- ③ すべての過程について意思決定や参画におけるジェンダー・バランスに配慮すること

ツールキットでは、交通政策や交通サービスの提供においてこれらの３点を踏まえ、実務において有用な指標を提供し、実際の開発プログラム等で行われている好事例も紹介している。政策評価に関連する指標としては、特に男女別の移動パターン、交通サービスの価格の手頃さ（affordability）、安全、交通政策やサービス提供の意思決定におけるジェンダー・バランス及び雇用のジェンダー・バランスが共通して示されている。

コラム - ガバナンス・フェミニズムとジェンダー主流化ツールキット

1980年代末の冷戦終結以降、国際社会においては、国連等の国際機関、国際金融機関、地域共同体、NGO など国家以外の多様な主体も積極的に問題解決に取り組むようになった（倉本 2017）。こうした多様な主体の活動は、1990年代以降のジェンダー主流化の普及や、その実践手段としてのジェンダー主流化ツールキットの開発にもつながった。

このような状況に対して、Halley et al. (2018)は、フェミニズムはすでに国家や国際機関の政策形成の内部に組み込まれ、制度や政策に影響を及ぼしているとして、「ガバナンス・フェミニズム」の概念を提唱した。ガバナンス・フェミニズムは、フェミニストの理念を選択的に取り入れる結果、取り残される課題もあることを Halley らは指摘する。このような問題意識は、本山（2026）が、ガバナンス・フェミニズムについて、女性たちの主体性を経済合理性を最大化するように促進し配置しようとしてきたと述べている等、日本においても論じられている。また、近藤（2025）は世界銀行の「スマート・エコノミクスとしてのジェンダー平等」を「フェミニズムの資本主義的流用」として批判し、「女性労働を貧困削減や経済成長のために道具化している」と論じる。

国連機関は、各国政府の政策形成にジェンダー分析を反映させるために種々のツールを開発している（本山，2021）が、本稿で紹介した国際機関によるジェンダー主流化ツールキットも、国際機関がフェミニズムの知見を活用してジェンダー平等を実現しようとしている取組の一環で、ガバナンス・フェミニズムの実践として位置付けられるものである。ADB、ITF 及び世界銀行のツールキットを比較すると、グローバル・ガバナンスにおける各機関の立ち位置が如実に反映されている。ADB は、貧困削減を目的としたジェンダー主流化、ITF は交通分野におけるジェンダー平等の実現を重視、世界銀行はジェンダー主流化と経済成長との結びつきを強調というように、三者はいずれもジェンダ

一主流化の実践を目指しつつ、その重視する価値は異なっている。このような違いは、ガバナンス・フェミニズムの概念に鑑みると、どのような理念を政策の方向づけに取り入れようとしているかの違いでもあろう。

ガバナンス・フェミニズムに対する問題認識の処方箋について、Halley らはガバナンス・フェミニストたちが「彼らの責任の中でより正義を実行する(to do more justice) ための手法」として、「分配的分析(distributional analysis)」を提案した。それは、「特定の政策によって、どのような権力や負担の配分がそのまま維持され、どのような配分が変化させられるのか」を問い続けることである。ジェンダー主流化ツールキットを活用する際にも、このような見解にも耳を傾け、政策のもたらす影響は男女で異なるとするジェンダー主流化の出発点の認識を意識し続けることが重要である。

(4) What's the Problem Represented to Be (WPR) アプローチについて

本稿では、「2. データから分かっていること」の中で、移動パターンのジェンダー・ギャップやケア・モビリティの課題があることをデータで確認してきた。ジェンダー平等な交通を考えると、交通政策ではこれらの課題についてどのように対応してきたか、どのような政策が必要になるかという政策分析が必要になる。ある政策ツールが「どのように問題を解決しているか」という視点で政策分析する場合は、当該政策がどのように施行されているか、どのような成果を上げたか、問題解決の手段として適切なツールと言えるかが検討の対象となる。この場合、「問題」は所与のものとされるか、あるいは当然の帰結として存在しているという認識のもと、問題の解決方法（及び解決方法選択の妥当性）等が分析の主体となる。これに対して、Bacchi (2012) は、公共政策において「問題」がどのように表象されているか (problem representation) を明らかにし、その問題表象を批判的に精査するための WPR (What's the Problem Represented to Be?) アプローチを提示した。WPR アプローチは、社会構築主義やポスト構造主義、統治性研究などを理論的背景とし、政策上の「問題」がディスコース（言説）の中でどのように構成されているかに注目する (Bacchi & Eveline, 2010)。つまり、政策を「問題解決の行為」として捉えるのではなく、特定の仕方で「問題を表象・構成する行為」として捉え、「何が問題とされているか」そのものを問う。このアプローチの名称が「何が問題として表象されているか？」を意味するのは、このように問題設定の背景に焦点を当てていることに由来する。

「問題」は社会のそこに存在していて、適時に洞察力のある政策介入により「解決される」のを待っているのではない。むしろ、具体的政策提案は、実際に意味のある効果をもたらす特定の 방법으로「問題」を「想像 (imagine)」しているのだ。(Bacchi & Eveline, 2010)

Riemann (2023) が指摘するように、WPR アプローチは、「問題」そのものを分析の中心に据えることで、問題表象を構築する政治的、認識論的、歴史的文脈を明らかにすることが可能となること点に特徴がある。問題表象を明らかにするために、WPR アプローチは以下の六つの問いを立てる (Bacchi, 2012)。

- ① 特定の政策において、問題は何であると表現されているか？
- ② この問題の表象の根底にある前提はなにか？

- ③ この問題表象はどのようにしてもたらされたのか？
- ④ この問題表象において、問題ではないとされているものは何か？気づかれていないものは何か？問題を別の角度から考えることはできるか？
- ⑤ この問題表象によってどのような効果が生み出されるか？
- ⑥ この問題表象は、どのように、あるいはどこで生み出され、拡散され、支持されたのか？どのようにすればそれに対して疑問を提示し、中断し、置き換えることができるか？

これらの問いの目的は、「暗黙の問題表現の中に潜む、検証されていない前提と根深い概念的論理」を問い直すことである。具体事例として、Bacchi & Eveline(2010)は、アイルランドとオランダのジェンダー主流化政策をWPRアプローチを適用して比較し、両国が同じ「ジェンダー平等」を目指していても、その問題表象が異なることを示した。彼らによると、アイルランドはジェンダー不平等を「女性の機会不足」として表象し、女性を既存制度へ統合することを重視していた。一方オランダは、不平等を「女性と男性の間の権力関係」として表象し、労働分業やケア責任などの社会構造そのものの変革を目指していた。

WPR アプローチは、既存の問題設定では表象されていない、取り残された問題の存在を引き出し、それがなぜ不可視化されているのかを問う。問題設定を所与のものとして問いを提示するこの手法は、既存の需要や現状の制度的制約から出発するのではなく、まず望ましい社会像を規範的に設定して政策のあり方を検討する「ビジョン主導」のアプローチにも通じるところがあると考えられる。従来型の政策では解決が困難な新たな問題に取り組む場合、このような政策分析の手法は、今後の政策検討において有益な示唆を提供するものと考えられる。日本ではWPRアプローチはまだあまり紹介されていないが、この手法の可能性については今後の研究を期待したい。

4. 提言と今後の課題

交通政策基本法第2条では、交通は「国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの」とされているが、本稿で議論してきたケア・モビリティはまさに国民生活や国民経済にとって毎日使う欠くことのできない重要な移動である。この第2条は、交通に関する施策の推進は、交通が「その機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という交通施策に関する基本的認識を提示しているが、ケア・モビリティに対する需要が充足され、男性も女性も等しく国民生活を向上させていくことは、交通政策基本法が求めていることであると言えよう。

本稿では、ケア・モビリティは女性がより多く担っていることや、移動に関する安全性や安心感は女性の方が課題を感じていること等を示し、移動パターンや移動に伴う課題は男女で異なることを議論の出発点とした。ケア・モビリティをめぐる課題やニーズの背景には、歴史的・社会的に根付いている性別役割分担があり、対症療法的な対応にとどまると、こうした社会規範が再生産されることにつながるという懸念も指摘した。また女性のトリップチェーンを見ればわかるように、ケア・モビリティは複数の目的地、複数の交通

機関や徒歩が絡むことが多く、単体の交通ではなく、ネットワークとしてのモビリティや都市計画など幅広い社会との関係のあり方が問われる。

交通分野におけるジェンダー主流化は、交通分野の垣根を越えたパラダイムシフトの実現を意味すると考えられるが、それは一朝一夕で得られるものではなく、政策と実務の摩擦、現場の現実的制約等を伴いながら、時間をかけて、しかし可能な限り迅速に、いかに社会の構造変化を行い、ジェンダー平等ひいては包摂社会の実現をできるかが焦点だろう。

こうしたことを念頭に、本稿はジェンダーの視点を入れた交通政策のあり方について、第3章でいくつかの考え方を提示したが、これらも踏まえて、今後交通政策にジェンダー主流化を取り入れていくための提言（筆者の考え）と今後の課題を以下にまとめる。

（1）提言

第一に、移動を人中心の視点で、個人個人が移動するという視点で改めて捉え直すことである。第3章で紹介したビジョン主導の考え方、モビリティという考え方、国際機関によるジェンダー主流化ツールキット及びWPRアプローチに通底するのは、既存の政策の微調整で進める漸進主義³⁵とは異なる政策アプローチである。奥和田（2021）はその場しのぎの措置ではなく、まったく新しい経済社会システムを構築しなければならないような、大きな社会課題や深刻度が増している社会課題の場合、現状認識に基づくフォーキャスティングではなく、バックキャスティングが注目されると述べているが、これまで見過ごされてきた移動におけるジェンダー・ギャップの課題に取り組む場合、既存の政策枠組みを超えたアプローチ、これまでの延長線でない未来像の構築は検討の余地がある。

バックキャスティングは、「現在の状況を前提とせず描きたい将来を定義する（和田他、2013）」が、「ビジョン主導」の議論をジェンダー主流化に当てはめたとき、設定する「望ましい社会像」は現在の延長線ではない、パラダイムシフトを含んだ描きたい社会像になると考えられるし、そこでは従来の政策の主たる対象であった交通機関よりも、移動する人の視点に立った政策が展開されている³⁶。「移動の円滑化」もさることながら、「移動しない自由（そもそも移動が負担であることを念頭に移動の分担を変更したり移動を減らしたりし、それによって節約したコストやエネルギーを他のことに使う自由さ。）」もモビリティ政策としては重要な課題であろう。

第二に、第一の提言の必要条件として、男女別データを分析しジェンダー別の課題を明らかにすること及び政策策定の問題設定時から実装に至るまでジェンダーの視点から考え続けることである。男女別データの収集及び分析の重要性は、ジェンダー主流化に関連する各種の国際的な文書でも繰り返し述べられているが、様々なデータを「ジェンダー統計³⁷」として整備するに当たっては、ツールキットで示されている指標が参考になるものと

³⁵ 漸進主義とは「様々な利害関係者の反応に対応しながら、候補案や行動案を修正し、・・・最終的にはどの利害関係者からも反対されないような候補案や行動案を提示する」というC.E. リンドブロムの理論である（圓岡・黒澤，2011）

³⁶ 例えば、バルセロナ市における持続可能な都市交通計画の策定時には、（交通モードではなく）「人」を中心とした移動分析を行うことで、ビジョンとして掲げる「人々のより良い移動のための都市」の実現を目指している（澤村・鶴指，2026）。

³⁷ 男女間の意識による偏り、格差及び差別の現状並びにその要因や現状が生み出す影響を客観的に把握するための統計のこと。出典：内閣府男女共同参画局．（n.d.）．第5次男女共同参画基本計画 用語解説．<https://www.gender.go.jp/about/danjo/basic/plans/5th/pdf/yougo.pdf>（2026年6月9日現在）

思われる。一方、既存のデータをジェンダーの視点で分析すると見えてくるジェンダー・ギャップが、気づかれないまま放置されているケースもあることにも留意が必要である。また、データ分析において得られた情報を、どのように活用すべきか、あるいは活用できているかについて、ジェンダーの視点で見ていく必要がある。ジェンダー不平等な状況がデータで確認された場合、政策はその状況をどのように捉えているのか？政策の問題設定には表出されていない場合、それはなぜなのか？そうした質問を投げかけ、既存の政策策定過程で見落とされているものに焦点を当てようとするのが WPR アプローチである。対応すべき部署ではないとして、政策の範疇に組み入れていない場合があるかも知れない。優先順位が低いと判断されているかも知れない。ジェンダーの視点を入れることによって、その妥当性を問い直すことにもなると考えられる。

第三に、ジェンダー平等な交通政策の実現に向けた統合的なアプローチを可能とする組織のあり方が重要になると考えられる。ケア・モビリティのジェンダー不平等は、交通部門が交通の円滑化を図るだけでは解消されない可能性もある。保育園の送迎や買い物等、ケアワークに関連する諸施設との調整や、これらの施設の立地や都市計画上の問題があるかも知れない。雇用政策との関わりも考えられる。「交通機関(Transport system)」の問題としてではなく、「移動する個人」つまり「個人の移動可能性 (Mobility)」の問題として考えると、部門を超えた問題として現れるため、縦割りの対応をしていると押し付け合いやエアポケットに陥りやすいし、男女共同参画担当部署が対応すれば解決する話でもない。ADB 等の国際機関でツールキットが策定されているのは、一部署のみでなく組織横断的にジェンダー平等の実現に向けた対応を進めるためでもある。そして、そのような部門横断的な取組を展開するためには、組織トップのジェンダー平等に対する実質的なコミットメントが重要であることは言うまでもない。ITF のツールキットには、組織に対する質問票も用意されており、政策当局者に対してジェンダー平等にどのように取り組むか、ジェンダーの観点からプロジェクトの影響評価を行っているかといったコミットメントを問うものとなっている。これからジェンダー主流化の取組を進める場合は、ベンチマークとしてこうしたコミットメントの状況を把握することが第一歩となり得る。

(2) 今後の課題

交通分野におけるジェンダー主流化は、人々がジェンダーにかかわらず移動のしやすさに取り残されることのないように、ジェンダーにかかわらず移動サービスが平等に提供されるようにすることを目指す。上記の提言を踏まえると、それは特定の施策を追加することにとどまらず、人を中心に交通政策全体を捉え直す考え方として理解することができる。そのためには、個々の政策を個別に議論するだけでなく、交通政策をどのような視点から分析し、評価するのかという共通の枠組みが必要となる。

1995 年から 2022 年までのジェンダー主流化に関する査読論文を調査した Caywood & Darmstadt (2024) は、既存研究で指摘されてきた課題を、①主要概念の不明確さ、②実務者と研究者の間の分断、③政治的影響の受けやすさ、④資源不足や組織文化等に起因する抵抗、⑤モニタリング及び評価体制の不備、⑥女性のエンパワーメントへの過度な集中による男性の役割の看過、という六つの観点から整理している。これらは主として、ジェン

ダー主流化を実施する際の制度的・組織的な課題である。一方で、交通政策そのものをどのような観点から捉えるべきかについては、別途整理すべき論点が残されている。

本稿では、ジェンダーとモビリティに関して今後さらに検討すべき論点を、①モビリティ体験 (Lived Experience)、②モビリティニーズ (Mobility Needs)、③モビリティ選択肢 (Mobility Options)、④ガバナンス (Governance) の四つに整理する。

①モビリティ体験・日常生活の舞台としての都市

第一の提言に深く関わる研究テーマとして、モビリティ体験と、ある種の「都市演出」的なテーマがあると考えられる。交通・モビリティは、単なる地点間の移動としてだけでなく、日常生活の中で具体的に体験 (lived experience) されるものでもある (Rajé, 2007)。ここでいうモビリティ体験とは、人が具体的な身体と社会的条件のもとで、移動をどのように知覚し、感じ、解釈し、実践しているかという移動の体験を意味する。

従来の交通計画や事業評価では、移動時間、速度、混雑率、輸送量等、計測可能な客観的指標が相対的に重視されてきた。しかし、同じ交通サービスを利用している人々が同じように移動を体験するとは限らない (Bissell, 2009, 2010; Cresswell, 2010)。ジェンダー主流化の観点からは、人 (ジェンダー) によって移動体験が異なり、その体験の差異が、身体的条件だけでなく、ジェンダー規範、ケア責任、就業形態等の社会的条件とも関係して形成されるという視座が重要になる (Law, 1999; Cresswell & Uteng, 2008; Hanson, 2010)。そのため、「人がどのように移動を体験しているか」そのものを分析対象とすることが重要である。

この人によって異なる均質ではないモビリティ体験を理解するためには、少なくとも下記に挙げる五つの観点が考えられる。

第一は、感覚や知覚である。照明の明るさ、見通し、騒音、臭気、温熱環境等、視覚、聴覚、嗅覚、触覚等を通じて認識される環境は、安心感や快適性に大きく影響する。

第二は、身体的特性や移動時の状況である。年齢、身体能力、妊娠、障害等の身体的条件に加え、荷物の有無や子どもを伴う移動等によっても、移動に伴う負担は大きく異なる。移動は抽象的な「利用者」によってではなく、具体的な身体を持つ人間によって行われるという、当たり前でありながらしばしば見落とされる視点が重要である。

第三は、移動上の負荷や摩擦である。混雑による身体的圧迫、長時間移動による疲労、他者からの視線、ハラスメントへの不安、社会規範による心理的負担等は、移動者の行動可能性を狭め、移動の選択にも影響を与える。こうした「圧」や抵抗感をどのように捉えるかについては、さらなる検討が必要である。

第四は、デザインである。道路、駅、車両等の空間設計だけでなく、情報提供、案内表示、運賃制度、サービス設計等もモビリティ体験を形成する。そこで問われるべきなのは、単に人間を前提として設計されているかではなく、どのような身体、生活時間、ケア責任、情報利用能力を持つ人を「標準的な利用者」として想定しているかという点である。これは、ユニバーサルデザインやインクルーシブデザインとも密接に関係する。

第五は、時間である。移動時間や待ち時間だけでなく、運行頻度、時間帯、施設の営業時間との整合、ライフステージやライフイベントに伴う時間制約等も、モビリティ体験を規定する重要な要素である。

これらの個々の論点は、モビリティ研究、交通研究、ジェンダー研究等においてすでに様々な形で扱われている。今後の課題は、既存研究に分散しているこれらの論点を、ジェンダーとモビリティという視点から改めて関係付ける（結び直す）ことである。すなわち、ジェンダー規範、ケア責任、就業形態、所得、身体的条件等の社会的・生活上の条件が、感覚、身体的負担、時間制約、空間やサービスの利用のしやすさといったモビリティ体験をどのように形成し、さらにその体験が交通手段や経路の選択、移動の回避、活動機会へのアクセス等にどのようにつながるのかを、一連の過程として捉える必要がある。こうした観点から、都市空間、交通サービス、情報、時間、人との関係を、一体的なモビリティ体験として捉え、政策やデザインにどのように反映するかが今後の検討課題となる。また、そもそも個人によって異なるモビリティ体験をどのように収集し、政策やデザインに落とし込むかという手法論も課題となる。近年では、当事者の lived experience を“lived expertise”として交通政策やアクセシビリティ評価に取り込む必要性も指摘されている（Lowe et al., 2023）。参加型ワークショップやステークホルダーによるコンソーシアム等を含め、こうした経験知を政策形成に接続する方法についても検討が必要であろう。

②モビリティニーズの理解と充足：分析手法から計画まで

第二のモビリティニーズとは、人々がどのような生活を営むために移動を必要としているかという需要側の視点である。通勤や通学だけではなく、保育園への送迎、介護、買物、通院等のケア・モビリティを含め、生活を支える移動需要全体を把握する必要がある。

また、現実に行われている移動だけを見ていては十分ではない。安全性への懸念や時間的制約等によって実現していない潜在的なニーズや、そもそも「移動しない自由」を実現するためのニーズも含めて考える必要がある。今後は、ジェンダー統計その他の分析手法を用いてこうしたニーズを把握する方法と、その結果を交通計画やサービス設計に反映する方法の双方について、さらに検討を深める必要がある。

③モビリティ選択肢

第三のモビリティ選択肢とは、人々が実際に利用できる交通サービスや移動手段、その組合せを意味する。徒歩、自転車、自家用車、公共交通、オンデマンド交通、マイクロモビリティ等の交通手段に加え、それらを結びつけるネットワーク、情報提供、運賃制度等も含めた「実質的な選択可能性」が対象となる。

ジェンダー主流化の観点から重要なのは、交通手段が存在することそれ自体ではない。多様な身体的条件、生活状況、ケア責任、ライフステージのもとで、それを実際に利用できる状態が確保されているかが問われる。今後は、こうした実質的な選択可能性をどのように測定し、不足している選択肢をどのように特定するかという分析手法についても検討が必要である。

④ガバナンス

第四のガバナンスとは、以上の三つの観点を実際の政策へ反映するための制度、組織、意思決定の仕組みである。男女別データの収集・分析、ジェンダー影響評価、部局横断的な連携、市民参加、組織トップのコミットメント等がその中核を構成する。同時に、政策

文書や議論の中で、誰が「標準的な利用者」として想定され、どのような移動や生活が当然のものとして語られているのかを検討するディスコース分析も重要な視点となる。政策は、必ずしも明示的な差別を含まなくとも、用いられる言葉、問題の設定の仕方、重視される指標等を通じて、特定の利用者像や価値観を暗黙の前提としている可能性があるからである。ジェンダー主流化は、男女共同参画担当部署のみが担う施策ではない。政策形成、実施、評価の全過程にジェンダーの視点を組み込む行政運営そのものとして捉える必要がある。そのために必要な制度を整備することは不可欠である。一方で、法制化や制度化それ自体が、必ずしもジェンダー主流化の実効性を担保するわけではない。

ジェンダー主流化を法律型・中央政府主導型で進めてきた事例としては、韓国が挙げられる。このような国際的にも特徴的な展開をみせてきた韓国について、申（2015）は「制度化により行政に受け入れ可能な知識となったが、現時点では、ジェンダー平等という本来の目標よりも、むしろ道具的、象徴的な価値としての意味が大きいといえる」と指摘している。制度として存在することと、それが政策の内容や意思決定を実際に変えることとの間には、なお距離があり得るということであろう。

したがって重要なのは、制度の有無だけではなく、それが実際の政策形成や資源配分、事業実施、評価にどのような変化をもたらしているかという実効性の視点である。評価の義務付け、責任主体の明確化、予算との連動、モニタリング、情報公開等を含め、ジェンダーの視点を日常的な行政判断に定着させる実効性確保の仕組みをどのように構築するかが問われる。今後は、ジェンダー主流化の先進事例を引き続き収集・分析するとともに、制度が形式的・象徴的なものにとどまる条件と、実際の政策変化につながる条件の双方を明らかにする必要がある。その上で、我が国の行政制度や政策過程に適用しやすい政策ツールと、その実効性を確保する仕組みについて、さらに研究を進めていくことが求められる。

以上の四つの観点は循環的な関係にある。人々の生活や社会規範はモビリティニーズを形成し、そのニーズに応じてモビリティ選択肢が整備される。その結果として、人々は具体的なモビリティ体験を得ることになり、その体験は移動行動や新たなニーズ、さらには社会規範にも影響を与える。そして、この循環全体を方向付け、継続的に改善する役割を担うのがガバナンスである。交通分野におけるジェンダー主流化とは、この循環全体を人間中心の視点から不断に見直し、多様な人々が等しく移動の機会と質を享受できる社会を目指す取組として位置付けることができる。

5. おわりに

「交通政策基本計画」や「社会資本整備重点計画」においてジェンダー主流化が位置付けられたことも背景に、2026年6月12日、国土交通省は「国土交通省ジェンダー主流化行動宣言」を公表した³⁸。同宣言は、男性と女性が同様に活躍できる社会の実現の観点から、国土交通分野における女性の定着の促進や、意思決定層への女性の参画拡大を進めていくために、利用者の視点、担い手の視点、社会・経済等の視点からのジェンダー主流化の意義を示し、今後の取組に対する意思表示をしたものである。

³⁸ 国土交通省. (2026). 国土交通省ジェンダー主流化行動宣言.
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/002006124.pdf>

本稿では、「交通に人々の行動を誘導する力があること」に触れた。ジェンダー平等は交通部門だけでは実現できないが、交通がなければ人々の生活や経済活動は成立しないことや交通が日々様々な空間で営まれる私たちの生活に直結していることを踏まえれば、関連する部門にジェンダー平等に向けた取組を働きかける契機となり得るのではないか。例えば、交通のデータ分析を通じてケア・モビリティの課題をはじめとする社会のジェンダー不平等の実態を捉えたとき、交通部門の課題であっても交通部門のみでは解決できないこともあるが、データを示すことができれば、分野横断的にあるいは社会に対して取るべき行動を問うことができるかもしれない。

また、民間企業との連携によるイノベーションで課題解決することも考えられる。「第6次男女共同参画基本計画」では、「女性と男性では性差があり、表面的には男女に中立的な施策であっても、実際には一方の性の視点のみに立脚しており、もう一方の性には必ずしも適切に当てはまらず効果を十分に発揮できない場合がある」として、性差の視点を取り込むことによって創出される「ジェンダード・イノベーション」の取組の必要性が述べられているが、データ分析で把握されたジェンダーの課題について、ジェンダード・イノベーションで解決していくアプローチも有用であろう。交通は、私たちの生活に直結しているからこそ、いろいろな分野との関わりがあり、課題解決には幅広い連携が求められるが、交通をきっかけにジェンダー主流化の取組をより広範な分野へ展開していくことはできないか。

最後に、本稿でテーマにしてきたジェンダー主流化は、第4回世界女性会議で打ち出されてからすでに30年経過していることにも思いを寄せたい。未だにジェンダー平等な交通は模索中であり、つまり、本稿でも触れたとおりジェンダー主流化の課題は多い。権力に都合の良い部分についてのみに「ジェンダー主流化」の政策が適用されているのではないか。ジェンダー・バイアスが所与のものとされて、問題設定にすら入っていない課題が見過ごされているのではないか。このような問題認識を真摯に受け止め、未だ政策的に光が当てられず埋もれてしまっているニーズや、政策効果から取り残される利用者の存在を探り続ける意欲的な視座を持ち続けるようにしたい。

本稿におけるジェンダー主流化に関する論点が、ジェンダー主流化の取組のさらなる進展に貢献することができれば幸いである。今後のジェンダー主流化の政策の進展や研究の広がりに期待して、本稿を終えることとする。

参考文献

- Bacchi, C. (2012). Introducing the ‘What’ s the Problem Represented to be?’ approach. In A. Blotsas & C. Beasley (Eds.), *Engaging with Carol Bacchi: Strategic interventions and exchanges* (pp. 21-24). University of Adelaide Press. <https://doi.org/10.1017/UP09780987171856.003>
- Bacchi, C., & Eveline, J. (2010). Approaches to gender mainstreaming: What’ s the problem represented to be? In C. Bacchi & J. Eveline (Eds.), *Mainstreaming politics: Gendering practices and feminist theory* (pp. 111-138). University of Adelaide Press.
<https://doi.org/10.1017/UP09780980672381.006>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- De Beauvoir, S. (1949). *Le deuxième sexe*. Gallimard.
- Bissell, D. (2009). “Conceptualising differently-mobile passengers: Geographies of everyday encumbrance in the railway station.” *Social & Cultural Geography*, 10(2), 173-195. <https://doi.org/10.1080/14649360802652137>
- Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(2), 270-289. <https://doi.org/10.1068/d3909>
- Boserup, E. (1970). *Woman’ s role in economic development*. George Allen & Unwin. https://archive.org/details/womansroleinecon0000bose_m3x8
- Caywood, K., & Darmstadt, G. L. (2024). Gender mainstreaming at 25 years: Toward an inclusive, collaborative, and structured research agenda. *Journal of Global Health*, 14, Article 04011. <https://doi.org/10.7189/jogh.14.04011>
- Cervero, R. (1998). *The transit metropolis: A global inquiry*. Island Press.
- CIVITAS. (2014). Smart choices for cities: Gender equality and mobility: Mind the gap! https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Criado Perez, C. (2019). *Invisible women: Data bias in a world designed for men*. Chatto & Windus.
- Crespi, I., & Lomazzi, V. (2018). Gender mainstreaming and gender equality in Europe: Policies, legislation and Eurobarometer surveys. *Studi di sociologia*: 1, 2018, 23-39.
- Cresswell, T., & Uteng, T. P. (2008). Gendered mobilities: Towards an holistic understanding. In T. P. Uteng & T. Cresswell (Eds.), *Gendered mobilities* (pp. 1-12). Ashgate.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Daly, M. E. (Ed.). (2001). *Care work: The quest for security*. International Labour Organization.
- Elster, J. (1982). Sour grapes—Utilitarianism and the genesis of wants. In A. Sen & B. Williams (Eds.), *Utilitarianism and beyond* (pp. 219-238). Cambridge University Press.
- European Commission. (2013a). *Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*.
- European Commission. (2013b). *Together towards competitive and resource-efficient urban mobility (COM(2013) 913 final)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52013DC0913>

- European Commission. (2020a). A Union of Equality: Gender Equality Strategy 2020-2025. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0152>
- European Commission. (2020b). Sustainable and smart mobility strategy - Putting European transport on track for the future (COM(2020) 789 final). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>
- European Institute for Gender Equality. (n.d.). Gender in transport. <https://eige.europa.eu/publications-resources/publications/gender-transport> (2026 年 6 月 9 日閲覧)
- Ferrant, G., Pesando, L. M., & Nowacka, K. (2014). Unpaid care work: The missing link in the analysis of gender gaps in labour outcomes. OECD Development Centre. https://www.oecd.org/en/publications/unpaid-care-work-the-missing-link-in-the-analysis-of-gender-gaps-in-labour-outcomes_1f3fd03f-en.html
- German Advisory Council on Global Change. (2023). Healthy living on a healthy planet. WBGU. <https://www.wbgu.de/en/publications/publication/gesundleben>
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. Journal of Transport Geography, 12(2), 127-140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Hafner-Burton, E., & Pollack, M. A. (2002). Mainstreaming gender in global governance. European Journal of International Relations, 8(3), 339-373.
- Halley, J., Kotiswaran, P., Rebouché, R., & Shamir, H. (2018). Governance feminism: An introduction. U of Minnesota Press.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. Gender, Place & Culture, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hanson, S., & Pratt, G. (1995). Gender, work, and space. Routledge.
- International Labour Office. (2018). Care work and care jobs for the future of decent work. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/publications/major-publications/care-work-and-care-jobs-future-decent-work>
- International Monetary Fund. Asia and Pacific Department. (2017). Japan's lifetime employment and gender inequality. In Japan: Selected issues (IMF Country Report No. 17/243). International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9781484313428.002>
- International Transport Forum. (2018). Women's safety and security: A public transport priority. OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org/womens-safety-security>
- International Transport Forum. (2019). Transport connectivity: A gender perspective. OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-connectivity-gender-perspective.pdf>
- International Transport Forum. (2021). Transport innovation for sustainable development: A gender perspective. OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-innovation-sustainable-development-gender.pdf>

- International Transport Forum. (2024). Vision-led transport planning: A guide for policymakers. OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/vision-led-transport-planning.pdf>
- Janssens, A. (1997). The rise and decline of the male breadwinner family? An overview of the debate. *International Review of Social History*, 42(S5), 1-23. <https://doi.org/10.1017/S0020859000114774>
- Jones, P., Lucas, K., & Bates, J. (2013). The value of equity in transport appraisal. *Transport Reviews*, 33(3), 281-299. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.775001>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Law, R. (1999). Beyond “women and transport” : Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women’s perspective. *Security Journal*, 27, 242-256. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.9>
- Lowe, K., Barajas, J. M., & Coren, C. (2023). “ ‘It’ s annoying, confusing, and it’ s irritating’ : Lived expertise for epistemic justice and understanding inequitable accessibility.” *Journal of Transport Geography*, 106, 103504. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103504>
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Martens, K. (2017). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.
- McDowell, L. (1999). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. University of Minnesota Press.
- MobiliseYourCity Partnership. (2023). *MobiliseYourCity global monitor 2023*. MobiliseYourCity Partnership. https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2023-05/Global%20Monitor%202023_final.pdf
- Money, J., Hampson, J. G., & Hampson, J. L. (1955). An examination of some basic sexual concepts: The evidence of human hermaphroditism. *Bulletin of the Johns Hopkins Hospital*, 97(4), 301-319. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/13260820/>
- OECD. (2025). *Gender equality in a changing world: Taking stock and moving forward*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/e808086f-en>
- Pollack, M. A., & Hafner-Burton, E. (2000). Mainstreaming gender in the European Union. *Journal of European Public Policy*, 7(3), 432-456. <https://doi.org/10.1080/13501760050086116>
- Rajé, F. (2007). “The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport’s Role in People’s Lives.” *Mobilities*, 2(1), 51-74. <https://doi.org/10.1080/17450100601106260>
- Riemann, M. (2023). Studying problematizations: The value of Carol Bacchi’s “What’s the problem represented to be?” (WPR) methodology for IR. *Alternatives: Global, Local, Political*, 48(2), 151-169. <https://doi.org/10.1177/03043754231155763>

- Sánchez de Madariaga, I. (2013). From women in transport to gender in transport: Challenging conceptual frameworks for improved policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43-65.
<https://www.jstor.org/stable/24461671>
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso.
- Sil, A., Chowdhury, S., & Thoreau, R. (2023). Moving towards an inclusive public transport system for women in the South and Southeast Asian region. *Transport Reviews*, 43(6), 1144-1164.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2200983>
- TRANSGEN. (2007). Gender mainstreaming European transport research and policies. <https://trimis.ec.europa.eu/project/gender-mainstreaming-european-transport-research-and-policies>
- United Nations. (1997). Report of the Economic and Social Council for 1997 (A/52/3). United Nations. <https://digitallibrary.un.org/record/271316>
- United Nations General Assembly. (2015). Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development (A/RES/70/1). United Nations.
<https://digitallibrary.un.org/record/3923923>
- United Nations Human Settlements Programme. (2022). Lebanon's national urban policy synthesis report: Intersection of housing and transport. UN-Habitat.
<https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/03/nup-synthesis-report-web.pdf>
- United Nations Secretary-General. (2001). Road map towards the implementation of the United Nations Millennium Declaration: Report of the Secretary-General (A/56/326). United Nations. <https://digitallibrary.un.org/record/448375>
- 伊田久美子. (2026). フェミニスト政治経済学の源流をたどる. 大橋史恵・堀芳枝 (編), フェミニスト政治経済学. 大月書店.
- 市井礼奈・金井郁・長田華子・藤原千沙・古沢希代子・山本由美子. (2023). フェミニスト経済学への招待. 長田華子・金井郁・古沢希代子 (編), フェミニスト経済学——経済社会をジェンダーでとらえる (pp. 1-16). 有斐閣.
- 上野千鶴子. (2011). ケアの社会学——当事者主権の福祉社会へ. 太田出版
- 大崎麻子. (2025). ジェンダー主流化を実現するために——国際的な潮流と日本の動向. *NWEC 実践研究*, 15, 6-17.
- 奥和田久美. (2021). 戦略策定においてバックキャスティング志向が主流となる経過と要因. 年次学術大会講演要旨集, 36, 220-223. <https://hdl.handle.net/10119/17939>
- 倉光ミナ子. (2024). 異なる場所の異なる声をきく——開発とジェンダー. 吉田 容子・影山 穂波 (編), ジェンダーの視点でよむ都市空間 (pp. 135-147). 古今書院.
<https://ci.nii.ac.jp/ncid/BD06937600>
- 近藤凜太郎. (2025). 反資本主義フェミニズムの連帯とジェンダー表象: 国際開発と「第三世界」女性をめぐるメディア研究の可能性. *大阪大学教育学年報*, 30, 25-36.
- 斎藤修. (2013). 男性稼ぎ主型モデルの歴史的起源. *日本労働研究雑誌*, 55(9), 4-16.
<https://www.jil.go.jp/institute/zassi/backnumber/2013/09/pdf/004-016.pdf>
- 澤村治基・鶴指眞志. (2026). インフラシステム海外展開に関するバルセロナ現地調査——運営・維持管理及びスマートシティに着目して. 国土交通政策研究所紀要, 85 (早期公開版). https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_1.pdf
- 澤村治基・吉田正大. (2026). 若者、子育て世代及び女性のモビリティニーズに関する調査報告. 国土交通政策研究所紀要, 85 (早期公開版).
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2026/85_4.pdf

- ・ 申琪榮. (2015). 「ジェンダー主流化」の理論と実践. ジェンダー研究, 18, 1-6.
<https://www2.igs.ocha.ac.jp/en/wp-content/uploads/2016/04/18-Shin.pdf>
- ・ 圓岡偉男・黒澤周生. (2011). 意思決定の基礎構造に関する一考察. 東京情報大学研究論集, 15(1), 49-61.
<https://tuis.repo.nii.ac.jp/record/391/files/KJ00007276219.pdf>
- ・ 内閣府男女共同参画局. (2025). 男女共同参画白書 令和7年版. 内閣府.
https://www.gender.go.jp/about_danjo/whitepaper/r07/zentai/pdfban.html
- ・ 萩原なつ子. (2016). 環境とジェンダーの主流化の変遷——ストックホルム会議からSDGsへ. NWEC 実践研究, 6, 52-70.
<https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/R000000025-I011100000920646>
- ・ ホーン川嶋瑤子. (2000). フェミニズム理論の現在——アメリカでの展開を中心に. ジェンダー研究, 3, 43-66. <https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/R000000004-I5488582>
- ・ 本山央子. (2021). 危機としてのコロナ・パンデミックとフェミニスト知. ジェンダー研究, 24, 25-45.
- ・ 本山央子. (2026). グローバル・ガバナンス. 大橋史恵・堀芳枝(編), フェミニスト政治経済学. 大月書店.
- ・ 山本咲子. (2019). 適応的選好形成を用いた女性非正規雇用者が示す生活満足度の分析: ケイパビリティ・アプローチをもとに. 経済社会とジェンダー: 日本フェミニスト経済学会誌: journal of feminist economics Japan/日本フェミニスト経済学会事務局 編, 4, 95-115.
- ・ 吉田容子. (2006). 地理学におけるジェンダー研究——空間に潜むジェンダー関係への着目. E-journal GEO, 1, 22-29. <https://doi.org/10.4157/ejgeo.1.22>
- ・ ラガディック, マリオン・澤村, 治基. (2025). 育児の負担を減らす交通の役割——日本における少子化(危機)に対する交通政策の貢献. 国土交通政策研究所ディスカッションペーパー. <https://www.mlit.go.jp/pri/results/gaiyou/pdf/250122.pdf>
- ・ 和田春菜・木下裕介・水野有智・福重真一・梅田靖. (2013). 持続可能社会に向けたバックキャスティング型シナリオ作成手法の提案. 日本機械学会論文集 C 編, 79(799), 845-857. <https://doi.org/10.1299/kikaic.79.845>