

共助に着目した交通権概念の検討

広島大学大学院工学研究科 学生員 ○神澤 拓
 広島大学大学院工学研究院 正会員 塚井 誠人

1. はじめに

地域公共交通を維持・再生し、活性化させるためには、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民それぞれの適切な役割分担を検討する必要がある。本研究では交通への関わり方を「公助・共助・自助」の枠組みで捉え、特に対象範囲が最も曖昧な「共助」を中心として、交通権概念の検討を行う。

2. 潜在能力アプローチと共助

本研究では、コミュニティによる相互扶助を前提とした地域交通導入の可能性に関する共助意識を把握するために、地域特性や扶助対象者の状況が異なる仮想ケースに対する共助意識を調査して、交通権における共助の考察を行う。

調査の実施に当たって、アマルティア・セン¹⁾の提案する潜在能力アプローチ(Capability Approach, 以下 CA)を参照して概念整理を行った。その結果を図1に示す。

CAでは、人が直面する状況を複数の「機能」に基づいて表現する。「潜在能力」は「機能」の集合であり、人の状態に関する評価指標である。ここで「機能」とは、人々が所有する財をその人の「福祉」に変換する能力、つまり人が財によって達成できる個別の可能性を指す。本研究では、地形や自然環境などの地域特性を地域が有する財を「機会」、またその地域に居住する特定の人(高齢者など)が有する身体的機能や外出能力などを「機能」、と呼んでこれらを区別しておく。センは、人は自分の福祉が低下しても、「世帯や共同体にとっての福祉」を優先する場合があると指摘し、世帯や共同体などの「潜在能力」を有すると考えられる主体をAgentと呼んだ。地域交通において、公助(鉄道など)・共助(コミュニティバスなど)・自助(家族の送迎など)の適切な分担体制を構築する必要がある。よって、共助の成立には、地域内の各利用者がAgentとしての地域共同体が達成すべき「潜在能力」の水準を、共有する必要がある。

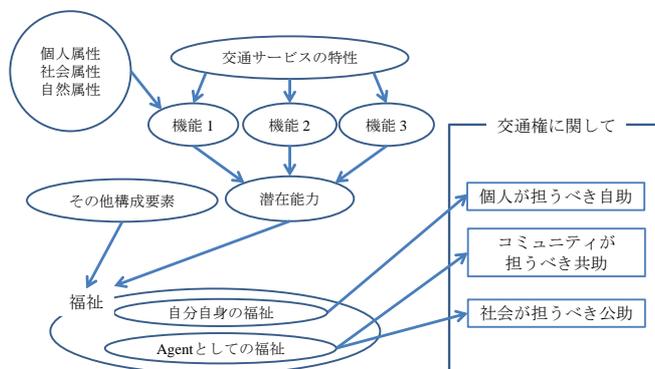


図1 構成概念図

3. 共助意識に関するアンケート調査の概要

調査項目は、回答者の個人・世帯属性のほか、外出手段、世帯内送迎活動、居住地域の特性などである。共助意識に関しては、選好意識(SP)形式で調査した。この調査では、ある「機会」に直面する地域において、ある「機能」を有する高齢の扶助対象者に対して、回答者が居住する地域の地域内組織が行う外出支援策の賛否(共助意識)を、賛成から反対までの5肢選択形式で回答を求めた。ただし地域共同体の成員である回答者自身は、この外出活動支援策を実施すると、金銭もしくは労働による扶助を求められる可能性があることを仮定して回答を求めている。

本調査は2012年12月26~27日に、日本全国の20歳以上の男女2000人を対象として、web回答形式で実施した。調査の概要を表1に示す。

表1 調査の概要

調査名	交通不便地域の外出活動支援に関する意識調査	
調査期間	平成24年12月26~27日	
調査型式	web調査	
調査対象者	日本全国の20歳以上の男女 2000人	
調査項目	個人・世帯属性, 外出手段世帯内送迎活動, 居住地域の特性など	
SP調査	外出支援に関するSP調査	
仮想状況を構成する因子	機会	地形・気候, 年齢構成, バス利用環境, 移動支援事業, 運べるサービス
	機能	車移動能力, 歩行能力, 協力の有無, 外出目的

キーワード 交通権, 共助, 潜在能力アプローチ, 地域交通

連絡先 〒739-8527 広島県東広島市鏡山1-4-1 社会基盤計画学研究室 TEL082-424-7849

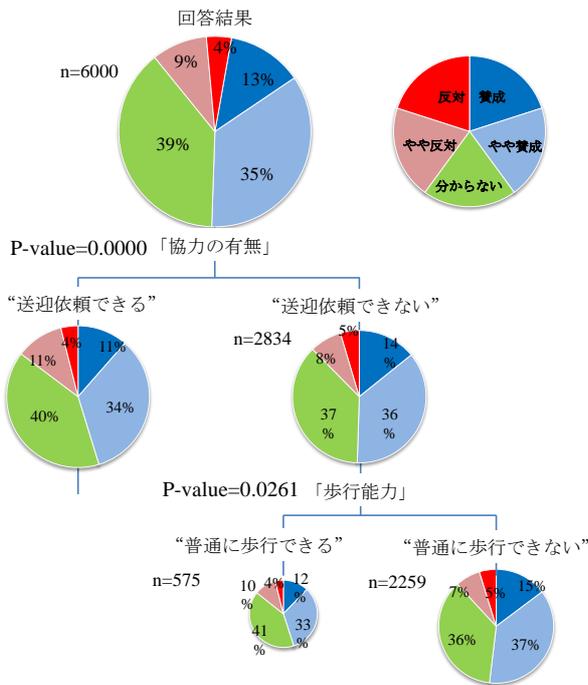


図2 仮想状況を構成する因子が回答結果に及ぼす影響の決定木分析

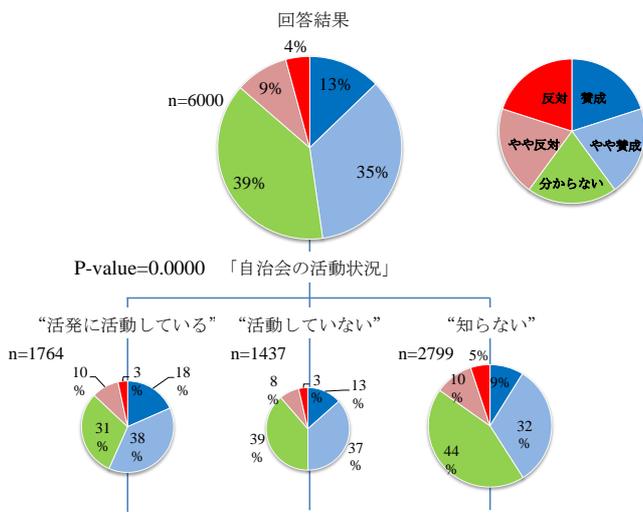


図3 仮想状況と回答者の個人・世帯属性が回答結果に及ぼす影響の決定木分析

4. 共助意識への影響要因分析

図2に、目的変数を移動支援政策への賛否、説明変数の候補を9つの仮想状況を構成する因子とした、決定木分析結果の一部を示す。同図より、送迎依頼できる協力者がいる否かが共助意識に強い影響を与えることが分かる。送迎を依頼できず、かつ普通に歩行が困難な対象者については、賛成/やや賛成の割合が全数分布より4.13ポイント高くなることが明らかになった。つまり、共助の

対象となりやすい高齢者は、歩行能力に問題があり、また送迎依頼できる人がいない、自助の可能性が低い対象者であることが明らかになった。反対に共助の対象になりにくい高齢者は、運転能力に多少不安があっても運転可能であって自助の可能性が高い者であることが明らかとなった。

図3に、目的変数を移動支援政策への賛否、説明変数の候補を、9つの仮想状況を構成する因子に加えて回答者の個人・世帯属性とした、決定木分析結果の一部を示す。同図より、居住地の自治体の活動状況および認知が最も強い影響を及ぼしていることが分かる。自治会が活動している地域では、賛成/やや賛成の割合が全数分布より8.89ポイント高く、支援に積極的である。さらに分析を行ったところ、中でも高齢である人は、賛成/やや賛成の割合が全数分布より15.29ポイント高い結果が得られ、共助に対してより積極的であることが分かる。

これらの分析により、共助による地域交通の導入が成立しやすい地域は、既に他の共助（自治会による支援）が存在する、また共助（自治会による支援）がなくても公共交通機関（電車や路線バスなど）を利用する高齢者が多いこと、反対に成立しにくい地域は、共助（自治会による支援）の状況を知らない人が多い地域であることが明らかになった。また共助の意識には、対象者の状況よりも回答者の個人属性が強く影響することが明らかになった。

5. 「共助」に着目した交通権概念の検討

分析の結果より、居住する地域の自治会の活動状況やその認知度によって、共助意識が異なることが明らかとなった。この点を踏まえると、現段階では交通権として、国民が納得する共助の対象範囲を定量的または定性的要件として一律に規定することは困難と考えられる。つまり、共助の対象範囲を明確に線引きする以前に、地域性と自治会の活動の有無をより詳細に把握する必要がある。その上で、共助の要件を、住民自らの負担と支援の内容を精査しながら地域共同体としての潜在能力水準を定めることによって、地域共同体として引き受け可能で、持続可能な共助の成立に必要と考えられる。

参考文献

1) アマルティア・セン:不平等の再検討—潜在能力と自由—, 岩波書店, 1999