

地方部における公共交通と移動の自由に関する一考察*

Freedom to Move and Public Transportation in Local Areas*

谷本圭志**

By Keishi TANIMOTO**

1. はじめに

多くの活動を実現するには移動を必要とする。移動の自由に制限がなければ、人々は本源的需要である活動の選択に関心を注ぐことができる。地方部での自家用車は、そのことを可能とするという意味での理想的な交通手段である。よって、自家用車の交通サービスにどれだけ接近できるかという視点は、公共交通の計画において有用である。

しかしながら、様々な理由により、そこまでの移動の自由を確保できる地域は多くない。本研究では、活動を実現するための移動の自由を保証する手段として公共交通サービスをとらえ、自由と利用の間の関係について考察する。

2. 地方部における移動の自由

一般に、選択の自由があることはよいことであっても些細なことまでを選択することはうっとうしいことである。つまり、選択の自由度が増すことが直ちによいということではない。移動の自由についても、そのことが当てはまる。実際、数分間隔の頻度で供給されている交通サービスが利用可能である地域の人々は、どこに行くのかは選択するにしても、何時のサービスで目的地に行くか、また、目的地から帰宅するかを予め選択することはまずしないであろう。しかし、これは、移動の自由が重要でないのではなく、選択しないことを選択する自由が行使できることを意味している。

従来、安価で、所要時間が短く、快適に移動できるサービスは、人々にその利用を動機付けるとして交通行動が分析されてきた。これらの変数は、

*キーワード：地区交通計画，公共交通，選択の自由

**正員、博(工)、鳥取大学工学部社会開発システム工学科

(〒680-8522、鳥取市湖山町南 4-101 TEL:0857-31-5310

FAX:0857-31-0822)

利用者による交通サービスに対価を支払って消費することによる帰結を表している。一方、選択しないことを選択する自由は、その言葉によれば、帰結ではない。しかし、その自由がどのような要因に基づいているのかを考えてみると、結局は帰結であるように見えるかもしれない。すなわち、待ち時間は当該のサービスを選択して消費することの帰結であるが、待ち時間が十分小さい場合には、あえてどのサービスを利用するのかを予め決めることはしないことから、選択しないことを選択する自由度は結局のところ帰結の変数としての待ち時間であるようにも思われる。

しかし、移動に関して選択しないことを選択する自由が与えられると、利用者の関心を本源的需要である活動の選択に集中させることができる。これにより、利用者は、何時の交通サービスを利用するかに関して制約されたり、その選択に煩わされることなく、自分が欲する活動を自律的に発見し、それを実現することができるようになると考えられる。この効果が存在すれば、待ち時間は帰結の変数としての役割のみならず、自由の変数としての意味ももつはずである。

バスの運行間隔を劇的に小さくしたときに、利用者数の急増が見られたとの報告がある。その現象は、帰結の変数としての待ち時間に対する弾力性に起因しているのか、それとも、自由の変数としての待ち時間が有効になったためかを区別することができない。区分の可能性については、次章で再検討することとするが、ここでは、選択しないことを選択する自由が、活動の発見や選択の手間の軽減を介して利用を高める可能性があることを述べるにとどめる。

一方で、従来乏しい交通サービスが供給されている地域（以後、「交通過疎地域」と呼ぶ）については、移動に関して選択しないことを選択する自由

など微塵もない。よって、活動についても、選択の自由が確保されてきたとは言えない。活動を選択する自由が長い間にわたって著しく制限されてきた地域では、その選択への関心が失われている可能性がある。これは、Elster¹⁾や Sen²⁾らにあるように、機会が欲求に影響を及ぼすためである。さらに留意すべきは、人々は必ずしもその制限に煩わされるわけではない。むしろ、その制限に適合した生活に無意識的に適応する。生存に不可欠な活動を除いて、自分が欲する活動の発見は検討の対象外となり、現在の生活の延長の範囲に関心が限定されてしまう恐れがある。このような地域において、移動の自由を確保することは、自分が欲する活動の発見を動機づけるために必要であり、交通過疎地域における移動の自由はまさにこの点で重要となる。

以上のように、いずれの地域にせよ、移動の自由は自らが欲する活動の発見に有用であり、そのことが可能となるのが公共交通サービスの利用にも影響を及ぼしうる。

3. 移動の自由と利用者数の関係

以上の議論を繰り返せば、選択しないことを選択することができるだけの移動の自由が公共交通サービスによって与えられれば、人々は本源的需要である活動にのみ注力すればよく、自分が欲する活動の発見と選択の手間が省けることから、利用者数は多くなると予想される。一方、移動の自由が十分でない場合には、自らが欲する活動の発見はあきらめの対象となり、直面する時間制約を満たす人々が生存にとって必要な活動を実現するために利用するにとどまると考えられる。以上を図示したものが図1である。

ここに、図1で描かれている曲線は、運行間隔(=移動の自由)を増していくというシナリオのもとでの曲線と、運行間隔を減らしていくというシナリオのもとでのそれとは異なる、つまり、経路の依存性が見られる可能性がある。自らが欲する活動を発見した場合、それは移動の自由が乏しいためにそのもとでの生活に適応した人々の想像の域を超えているかもしれないことによる。新たな活動を発見した場合、その分だけ欲している活動の数も増えることから、運行間隔を減らしていくというシナリオの

もとで描かれた利用者数の曲線は運行間隔を増していくというシナリオのもとでのそれよりも上方に位置していると思われる。このことが確認できれば、前章で述べた、選択しないことを選択する自由が待ち時間という変数において有効となっていることを説明できる。

さらに、図1は、必要最低限の交通サービスを見出す上でも有用となる。図中における「自由が欠如」している領域においては、個人が直面する時間制約によって公共交通サービスが利用可能ではない人がいることを表している。その領域から右方にシフトするにつれ、そのような人々は少なくなる。自由が欠如している領域がどれだけか大きいかは、当該の地域にどのような時間制約をもつ人がいるかに依存する。よって、自分が欲する活動の発見は十分にできないものの、どの人にとっても買い物や通院など生存に不可欠な活動を選択するための最低限の移動の自由は、曲線が大きく下方に落ち込んでいない水準以上でなくてはならない。

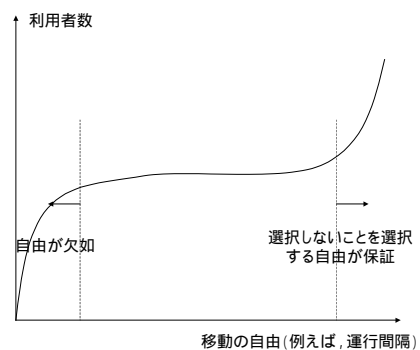


図1 移動の自由と利用者数の関係

4. おわりに

移動の自由に対する利用者数の曲線が上記の性質をもつかについては今後の検討を要する。ここでは、その可能性とそこから得られる含意について整理した。

【参考文献】

- [1] Elster, J.: Sour Grapes, Cambridge, Cambridge University Press, 1983.
- [2] Sen, A. K.: Inequality Reexamined, Oxford, Clarendon Press, 1992.