

大阪大学工学部地球総合工学科 学生会員 ○長原 直也  
 大阪大学工学研究科 正会員 猪井 博登

**1 本研究の目的と概要**

わが国では近年、自動車の普及でモータリゼーションの進展や高齢化・人口減少により、消費者のライフスタイルが変化し、公共交通は速達性やコスト面での人々のニーズに合わなくなった。特に田舎や郊外住宅地では、都市部への人口流出もあり、地域公共交通の利用者の減少が大きく、最終的に廃止となってしまう傾向がある<sup>1)</sup>。この状況に対し、地域公共交通の維持のため、地域住民が運営に参加することが提案されている<sup>2)</sup>。地域での地域交通運営費用の負担は住民の運営への参加方法の一つとされる<sup>3)</sup>。また、運営に対する住民の費用負担に対する意向には認知的ソーシャル・キャピタルはあまり影響がないとされる<sup>4)</sup>。本研究では、考察がされていない地域住民の運営費用負担に対する意向と構造的ソーシャル・キャピタルの関係について考察を試みた。

**2 ソーシャル・キャピタルの定義**

アメリカの政治学者、ロバート・パットナムにより、ソーシャル・キャピタルは人々の協同行動を活発にすることによって、社会の効率性を高めることのできる、「信頼」「規範」「ネットワーク」といった社会組織の特徴と定義されたとある<sup>5)</sup>。また、ソーシャル・キャピタルを構成要素の特徴で2つにわけた分類がある。ネットワーク、地域で形成・運営されている社会組織、地縁活動、集団活動や相互活動の実践と定義される「構造的ソーシャル・キャピタル」と、規範や価値観といった「認知的ソーシャル・キャピタル」である<sup>6)</sup>。本研究では構造的ソーシャル・キャピタルに着目し、「地域で形成されている社会組織、地縁活動、集団活動や相互活動の実践として定義する。

**3 ケーススタディ地域**

本研究では、西宮市生瀬地区をケーススタディ地域に設定した。この地区は生瀬、生瀬高台、花の峯、宝生ヶ丘、青葉台の5つの町から成り立っている。この地区は坂道が多く、外出が困難な住民がおり、地域交通を求める意見があるため、導入の検討のため社会実験を行っている。実験は2回行っており、2回目は期間を伸ばし有料にするなど条件を増やして実施し、地域合意の練習を試みている。

**4 調査方法**

それぞれの実験実施後にアンケート調査を行い、費用負担に対する意向を把握する。2回目である2014年度の実験については、構造的ソーシャル・キャピタルに関する質問を行った。2014年度の調査概要については表1に示す。

表1 調査概要

調査日	2014年3月3日～3月31日(土日祝日除く)
調査目的	構造的ソーシャル・キャピタルと地域公共交通における地域住民の運営費用負担に対する意向との関係性を把握する
調査方法	自治会を通じての配布・回収
調査対象者	生瀬地区内の自治会に加入している16歳以上の住民
調査機関	大阪大学
調査実施機関	大阪大学

**5 分析**

アンケート結果をもとに、2回の実験後の費用負担に対する意向の地区ごとの変化を調べる。費用負担に対する意向については、「全員での負担に賛成」と「有志での負担に賛成」をまとめて「賛成」の意向として扱い、「その他」の意向は除外した。また、

費用負担に対する意向と構造的ソーシャル・キャピタルに関する質問を地区ごとにクロス集計する。そして、地区ごとに費用負担に対する意向と構造的ソーシャル・キャピタルの関係について考察する。

## 6 分析結果

### (1) 費用負担に対する意向の変化

地区ごとの費用負担に対する意向の変化を調べ、Z検定を用いて比率の差の検定を行ったところ、花の峯以外は「賛成」の意向が増加していた。

### (2) クロス集計

費用負担に対する意向と構造的ソーシャル・キャピタルに関する質問を地区ごとにクロス集計し、「賛成」の意向の増加がみられなかった花の峯と他の4地区との違いについて考察した(表2参照)。宝生ヶ丘と花の峯を比較すると、宝生ヶ丘では自治会長や協議会メンバーによる議論内容の伝達により構造的ソーシャル・キャピタルが向上したと推測される。また、社会実験・協議会の存在を知ることよりも活動内容を知ることの方がより費用負担に対する意向に影響を与えられ、生瀬高台と花の峯をみると、生瀬高台では自治会長による議論内容の伝達により構造的ソーシャル・キャピタルが向上したと推測される。また、社会実験・協議会の存在を知ることよりも活動内容を知ることの方がより費用負担に対する意向に影響を与えられ、生瀬と花の峯を比較すると、目立った違いはなかった。「賛成」の意向の増加傾向をさらにみると、「有志での負担に賛成」の割合が増加している。生瀬では「賛成」はするが地域で必要としている住民に限られている、もしくは興味がないため地域で費用を負担する必要がないと考える住民が多いと考えられる。そのため構造的ソーシャル・キャピタルが向上しなかったと推測される。青葉台と花の峯をみると、青葉台は傾

向が宝生ヶ丘と類似していた。

## 7 結論

地域住民の運営費用負担に対する意向に構造的ソーシャル・キャピタルが影響すると推測される。住民間の議論内容の伝達により、構造的ソーシャル・キャピタルが向上したと推測され、「賛成」の意向の増加につながったと考えられる。また、社会実験・協議会の存在よりも、協議会における議論内容を知ることが意向に影響を与えると推測される。

### 参考文献

1) 国土交通省：2 地域公共交通の現状：(1)地域の概況及び地域公共交通の現状

(<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/02.pdf>) (2015-02-24)

2) 国土交通省：公共交通分野における市民参画ガイドダンス

([https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku\\_kankou/guidance/.../guidance.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/guidance/.../guidance.pdf)) (2015-02-24)

3) 地域公共交通シンポジウム in 関西～まちづくりの手段としての交通を考える～基調講演：まちづくりと交通体系について

(<http://www.civil.eng.osaka-u.ac.jp/plan/staff/inoui/welfare07.pdf>) (2015-02-24)

4) 谷内久美子：ソーシャル・キャピタルの概念を考慮した住民参加型バス交通システムの成立条件に関する研究(2010-03,大阪大学大学院博士論文)

5) 厚生労働省：ソーシャル・キャピタル：1 ソーシャル・キャピタルとは

(<http://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/2r98520000011w0l-att/2r98520000011w95.pdf>) (2015-02-24)

6) 湯沢昭：地域力向上のためのソーシャル・キャピタルの役割に関する一考察(日本建築学会計画系論文集 第76巻 第666号,1423-1432,2011-08)

表2 構造的ソーシャル・キャピタルを有し「賛成」の意向を示す住民の割合

	社会実験を知っていた	協議会を知っていた	議論内容を知っていた	内容を自治会長から聞いた	内容をメンバーから聞いた	「賛成」の意向の割合
宝生ヶ丘	69.9	79.3	82.0	79.2	95.0	62.7
生瀬高台	62.2	65.5	73.0	75.0	69.8	57.7
生瀬	41.9	55.6	58.8	50.0	46.2	39.3
青葉台	57.1	63.4	72.8	75.6	73.9	51.5
花の峯	48.8	55.0	61.9	54.3	54.2	45.0

注)単位：%、メンバー：協議会のメンバー