

# 「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  
広島大学大学院工学研究院

学生員 ○神澤 拓  
正会員 塚井 誠人

## 1. はじめに

近年、都市圏郊外部では少子高齢化、過疎化、およびモータリゼーションの進展により公共交通が衰退しつつあり、自治体が補助、あるいは自ら運営に關与してバスサービス等を維持する機会が多い。これらの地域では、外出活動の手段は主に自動車となり、自動車の利用が困難な高齢者や児童・生徒等は、不便な公共交通機関や送迎に頼っている。

外出機会が損なわれることは、他者と社会的な関係性を構築するという基本的な生の一部が損なわれることにつながる。多様な利用者がそれぞれの生の機能を十分に発揮できるような交通関連施策の推進には、交通に関する権利（交通権）の概念整理が必要である。

地域公共交通を維持・再生し、活性化させていくために必要な、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の議論は、十分に行われていない<sup>1)</sup>。本研究では交通への関わり方を「公助・共助・自助」という枠組みで捉え、そのうち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を用いた交通権の考え方

交通権、つまり移動に関する権利の平等性は、どのような移動を選択するかという状況そのものが、広い意味で生き方の選択に関わるため、そもそも一律の規定には馴染まない概念である。地域の交通が危機に瀕する中で、これまでも障害者福祉政策や高齢者福祉政策によって、障害や高齢を指標とした交通政策が行われてきた。しかし従来の政策は、本当に必要な人に対して交通サービスが届かないという欠点を有する。現在の地域交通政策の課題を少しでも改善するためには、地域や人の特性をきめ細かく考慮することのできる交通の捉え方を、地域が受容可能で、より実用性のある規定として交通権に盛り込む必要がある。

本研究では、共同体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意識、つまり共助意識を把握する。そのために、地域特性や人の状況が異なる

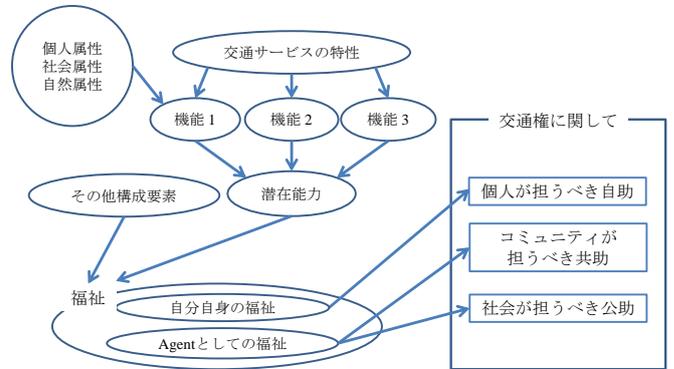


図1 構成概念図

ケースを仮想的に設定し、その場合の共助意識をアンケートによって調査して、交通権における共助の考察を行う。

アンケート調査の実施に当たって、アマルティア・セン<sup>2)3)</sup>の提案する潜在能力アプローチ (Capability Approach, 以下 CA) を参照した調査票を作成した。その概念図を図1に示す。以下、特に重要な「潜在能力」と「福祉」について説明する。

CA では、人が直面する状況を複数の「機能」に基づいて表現した上で、それらの「機能」の集合体である「潜在能力」によって、人の状態を評価する。ここで「機能」とは、人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「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」と呼び、これらの情報を区別しておく。

さらにセンは、人は自分の福祉が低下しても、「世帯や共同体の構成員にとっての福祉」を優先する場合があると指摘して、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。地域交通では、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、地域内の各個人が Agent として世帯や共同体が備えておくべき

「潜在能力」の水準を共有する必要がある。以上の整理より、本研究では、共同体の構成員が受け入れ可能な負担水準の共同体としての「潜在能力」を明らかにすることによって、「共助」の範囲を画定できると考える。さらに、画定された共助の範囲に影響を及ぼす諸条件に着目して多様な地域に適用できる交通権概念の成立可能性について検討を行う。

### 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。住民の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5肢選択形式で回答を求めた。ただし、この外出活動支援策を実施すると、コミュニティの成員と想定した回答者自身が金銭もしくは労働による援助を求められる可能性があるとする。

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。

### 4. 外出・交通環境の現状に関する分析

図2に外出・交通環境に関する共分散構造分析の推定結果の一部を示す。なお、説明変数は第三者からの観察可能性を有する指標、すなわち客観的指標を用いている。同図において、送迎状況や交通手段選択状況を「機会」と「機能」の概念を用いた潜在能力アプローチに基づいて構成した。具体的には、送迎の必要性、運転潜在能力、交通機関選択の機会、徒歩の機会、外出活動の容易性を潜在変数として定義し、送迎状況、外出に利用する交通手段選択、およびその他の観測変数との因果関係を推定した。例えば、世帯内送迎には、送迎の必要性を表す潜在変数が影響すること、送迎の必要性は、1)世帯内の5歳以下の子供の数、2)世帯内の高齢者数、および3)居住地域で福祉バスが利用可能、の3変数で説明構成されることが明らかとなった。また、この3変数のうち、世帯内送迎に対して、3)福祉バスが利用可能、であることが、1)世帯内の5歳以下の子供の数より2.4倍強く影響することが分かった。

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

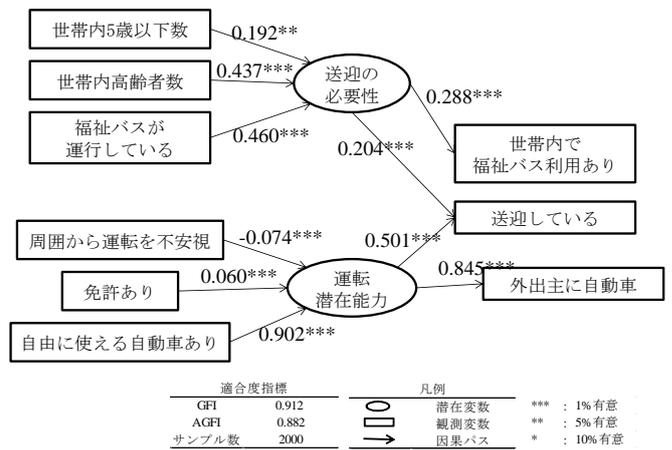


図2 機会・機能が共助意識に与える影響の共分散構造分析

### 5. 共助意識への影響要因分析

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として、決定木分析結果の一部を示す。同図から、対象者が家族または近所の世帯に送迎を依頼できるか否かが、共助意識（送迎支援への賛成意見）に最も強い影響を与えることがわかる。送迎を依頼できる人がいる高齢者については、賛成/やや賛成の割合が全数分布より2.46ポイント低くなる。一方で、送迎を依頼できる人がいない、また普通に歩行できない高齢者に対する共助意識は、賛成/やや賛成が全数分布より4.13ポイント高くなり、共助の対象となり得る傾向が窺える。図中にはないが、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、かつ運転因子からみ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4(a)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・世帯属性として、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が最も強い分類基準を与えているとわかる。ここで、自治

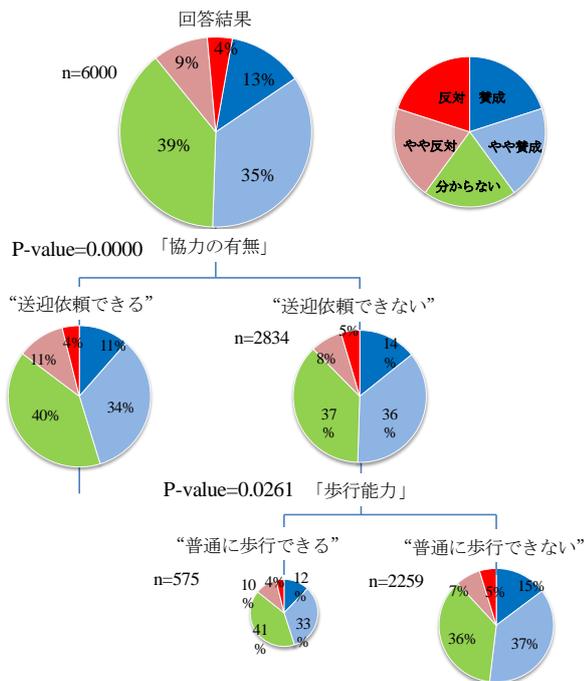


図3 仮想状況を構成する因子が回答結果に及ぼす影響の決定木分析

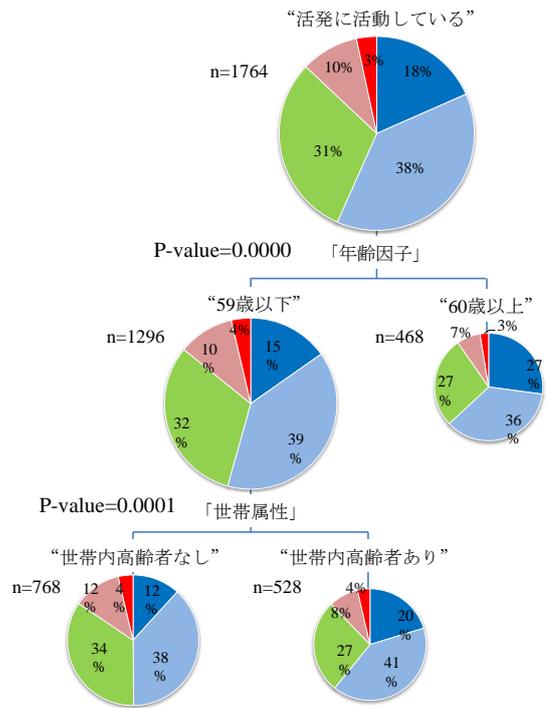


図4(b) 活発に活動している群の分岐結果

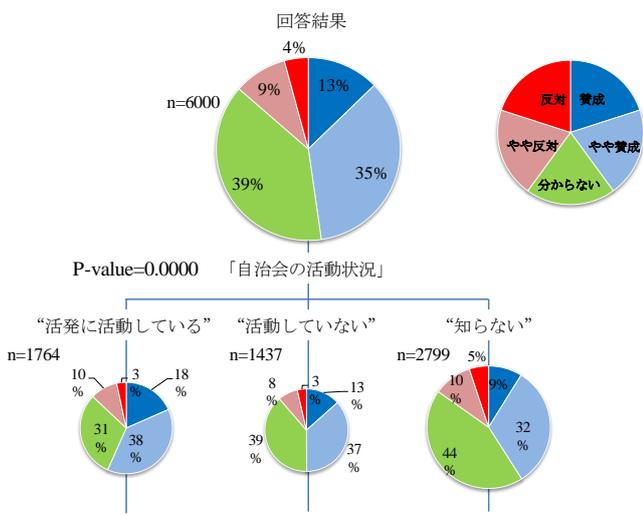


図4(a) 仮想状況と回答者の個人・世帯属性が回答結果に及ぼす影響の決定木分析

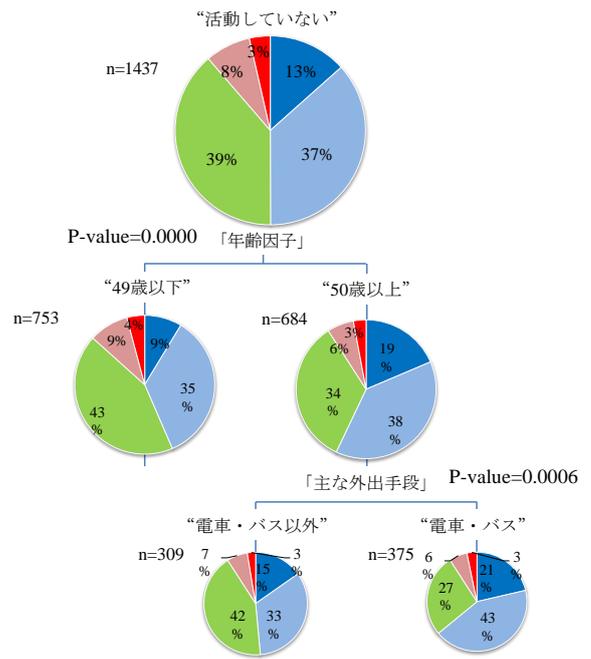


図4(c) 活動していない群の分岐結果

会とは市町村内の各地域で自発的に組織される任意団体・地縁団体を指す。各回答群で、外出活動支援に対する意識が異なり、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 ポイント高い、つまり支援に積極的である。一方で、自治会の活動状況を知らない回答群は賛成/やや賛成の割合が 6.74 ポイント低く、支援に消極的である。図 4(b)に自治会の活動状況について、活発に活動しているとした

回答群の決定木分析結果を示す。同図より、支援に積極的なこの回答群の中でも、特に 60 歳以上の人もしくは 59 歳以下でも世帯内に高齢者がいる人は、賛成/やや賛成の割合が全数分布より、それぞれ 15.29、13.05 ポイント高く、より支援に積極的であることが明らかになった。

図 4(c)に治会の活動状況について、活動していない

とした回答群の決定木分析結果を示す。この回答群は全数分布と比較して、支援に対する回答の割合に大きな変化がみられなかったが、50歳以上で外出する際の主な交通手段に電車・バスと回答した人に関しては、賛成/やや賛成の割合が全数分布より16.3ポイント高いことが明らかになった。

これらの分析により、共助が成立する地域は、既に共助（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、図3と図4(a)(b)(c)の分析結果を比較すると、後者は個人・世帯属性によって分岐し、より明確な分布の分散がみられた。つまり、共助の意識には対象者の状況よりも回答者の属性が強く影響することが明らかになった。

## 6. 「共助」に着目した交通権概念の検討

本分析の結果より、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、現段階で交通基本法の中で、交通権として、皆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、共助の成立には、それぞれの状況に応じた検討が必要である。

具体的には、自治会が活発に活動する地域では、たとえ世帯内に共助を必要とするような高齢者がいなくとも、共助の意義や必要性が認められており、共助に対して積極的な意見が多いので、より具体的な対象範囲の絞り込みを行うことができると考えられる。一方で、自治会が実際に活動していない地域では、共助の意義や必要性を認める人と、このような制度の導入を問題視する人が混在することに注意を払わなければならない。たとえば、高齢で主な外出手段に電車やバスを利用する人は、共助に対して積極的であるが、高齢ではなく、自助を行う人は移動支援政策に対して消極的である。このような地域では、まず共助の意義や必要性を伝え、新たな共助組織を構築する必要がある。また一方で、自治会の活動状況を知らない人は、共助が具体的にイメージできていないので、まず共助を認知させる必要がある。ただし、このグループに属する

回答者であっても、送迎を受けられず、共助の必要性が高い人について、自ら負担を伴う移動支援制度の必要性を認めており、共助が成立する余地はある。

以上をまとめると、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考慮して、地域の実情をより詳細に把握する必要があることが分かった。また、地域コミュニティによる移動支援制度への賛否分布は、対象者の移動に関する「機能」と「機会」の高さに応じて、そのニーズの高い人に共助を提供すべきという傾向がみられた。これは、移動支援政策の対象者について、多次元で多面的な情報を提供しても、地域コミュニティの住民は自ら以外の他人の福祉、つまり Agent としての福祉を考慮した判断を行っていることを示しており、地域コミュニティによる共助の可能性を確認できた。ただし、共助意識が年齢階層によって異なる傾向も確認できたため、地域コミュニティによる共助的な交通支援の導入に際しては、新たな世代間不公正の原因とならないように、十分な配慮が必要である。すなわち、住民自らが負担と支援の内容を CA に基づいて定めることが、コミュニティ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。

## 7. 今後の課題

分析の精度を高めるために、決定木分析の説明変数に市町村コードを引用することで得られる回答者が居住する地域の人口密度等を加え、地域の状況を詳細に反映した分析を行う必要がある。また決定木分析では、説明変数の重みを評価することができないため、分類された各カテゴリにおいて、地域の実情や設定因子が回答結果に与える影響を表現する回帰モデルを構築し、影響の程度を把握する必要がある。

## 参考文献

- 1) 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理—, 国土交通省, 平成22年3月
- 2) 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
- 3) 幸せのための経済学—効率と衡平の考え方—, 蓼沼宏一, 2011