

## 【巻頭言】 地域公共交通とソーシャル・キャピタル

宇都宮 浄人 Utsunomiya Kiyohito

地域公共交通のサービス縮小が続いて久しい。路線の存続に向けてさまざまな取り組みが行われるようになったが、多くの地域公共交通が今なお厳しい状況に置かれている。ただ、地域における公共交通の役割は、単に事業者に利益をもたらすか否かではなく、地域社会全体への貢献度合いに依るという考え方も徐々に浸透している。

地域社会全体の効果を判断するための方法として、費用便益分析という手法がある。鉄道建設などには国土交通省のマニュアルがあり、一定のルールに基づき、社会的便益の定量的な把握ができるようになっている。

問題は、地方圏の地域公共交通となると、マニュアル通りの費用便益分析では、投資に対する社会的便益が社会的費用を上回らないケースが多いことである。その理由の一つは、比較的費用面は明確なのに対し、本来社会的便益として考慮すべき要素が、計算から除外されているためである。鉄道でいえば、例えば二酸化炭素排出量の削減効果や交通事故の抑制効果は一応社会的便益として考慮されるものの、「存在効果」、「集積効果」などは、マニュアルでも言及されつつも計算されることはない。「健康増進効果」なども、計算不能な便益として考慮されないのである。ただし、本稿では、こうした費用便益分析の限界についてこれ以上深入りはしない。

ここで取り上げる概念は、ソーシャル・キャピタルという、従来の便益計算とは別次元の視座である。具体的には、地域公共交通がソーシャル・キャピタルの醸成に寄与するのではないかという論点を、現時点での研究成果を踏まえつつ、考えてみたいと思う。

そもそも「ソーシャル・キャピタル」とは何であろうか。

ソーシャル・キャピタルは、交通施設や水道、電気といったインフラとしての社会資本と区別するため、日本語では「社会関係資本」と訳される。ソーシャル・キャピタルの定義は、国際的にみても必ずしも定義が明確に定まっているわけではないが、今日の一連のソーシャル・キャピタル論の提唱者であるアメリカの政治学者ロ

バート・パットナムは、ソーシャル・キャピタルを「信頼・規範・ネットワーク」と位置付けた。「規範」はお互い様という意味での「互酬性」とも言い換えられる。いわば「絆」である。しかも、このようなソーシャル・キャピタルは、一般に安定的な経済活動や社会生活を支える機能があるとされ、経済社会の発展にとって重要な要素であることがわかっている。

こうした人と人との関係性に着目した概念は、当然のことながら、個々人の移動手段となる交通のあり方と密接に関わる。特に地域公共交通の役割は、単なる移動手段という面だけではなく、人と人との関係をつなぎ、地域社会を支えるという面も考えられる。例えば、東日本大震災により鉄道が遮断された地域で、「つなげよう、日本」という合言葉の下、鉄道復旧に尽くした人の思い、再開したときの地元の人々の喜びは、移動時間の短縮、二酸化炭素排出量の削減などとは別次元の何かがあったように思われる。

ただし、このような人と人とのつながりが、公共交通の存在によってどの程度もたらされるものなのか、世界的にみても専門家の研究も少ない。とはいえ、研究されていないから無視してよいというものではない。そこで、筆者は、過去に内閣府などが行ったマクロのアンケート調査や自らが実施した特定地域のアンケート調査を用いて、ソーシャル・キャピタルと地域公共交通の関係の検証を試みた。

まず、大都市圏を除く県別のマクロデータで見ると、ソーシャル・キャピタルのうち、人々の「つきあい・交流」の程度あるいは人々の「社会参加」の程度と、それぞれの県のバスのサービス水準の代理変数（一人当たり走行キロ）には、何らかの相関関係があるということである。つまり、「つきあい・交流」あるいは「社会参加」が盛んな県では、バスのサービス水準が高いという結果である。「信頼」の程度を示すデータとは何の関係も見いだせなかったが、つきあいや交流が生まれ、あるいは社会活動に参加するために、交通という移動が不可欠であるということを考えれば、納得のいく結果に思われる。

同じように県別の自家用車の保有台数（一人当たり）とソーシャル・キャピタルの関係をみると、自家用車の保有台数も「社会参加」の程度と相関しており、自家用車も地域公共交通同様モビリティを提供する手段として無視できないことを示している。もっと

も、自家用車の保有台数は、「つきあい・交流」の程度とは相関せず、「信頼」に対してはマイナスの関係が明確に示された。つまり、自家用車保有の多い県は、「信頼」関係が希薄というものである。結果の解釈は慎重に行う必要があるが、自家用車が基本的にプライベートな乗り物であるというところに由来しているとも考えられなくもない。

一方、具体的なケーススタディとして、実際に公共交通のクオリティが劇的に改善された富山ライトレールの沿線住民のアンケートも行った。かつての JR 富山港線から富山ライトレールによる変化を肌で感じた人のミクロデータである。具体的には、富山ライトレールの導入が「自分の行動」や「他人との関わり合い」に影響を与えているかどうかについて、郵送調査で実施した。

この結果をみると、まず富山ライトレールの導入によって「自分の行動」に何らかの変化があったと答えた人は、回答者のうち半分以上を占めた。具体的な変化の内容は、「自家用車に乗る回数が減った」が多いが、「習い事やクラブへの参加が増えた」、「地元の祭や行事への参加が増えた」、「ボランティア、NPO・市民活動への参加が増えた」、「観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた」という項目を選ぶ人も少なくなく、これら4つの選択肢のいずれかを答えた人を一括りに考えると、約4分の1の人が何らかの社会的な活動を活発化させたことになる。まさしく、ソーシャル・キャピタルの形成へのきっかけになっている。

さらに、「他人との関わり合い」の変化に関する質問に対してみると、さすがに「特に変化なし」が3分の2を占めたが、さはさりながら、何らか他人との交流が増えたと答えた人は3割を超えた。変化の内訳は、「友人・知人と会う回数が増えた」が2割と最も多いが、70歳以上の人において「親戚・家族に会う回数が増えた」という人も少なくない。また、自分の行動として「各種活動に積極的に参加するようになった」人に対象を絞ってみると、「他人との関わり合い」で何らかの変化があった人は6割を超えた。その場合、「友人・知人と会う回数が増えた」ケースが多いのは容易に予想できるが、「新たな知り合いが増えた」という人も17%になっているところは興味深い。また、自家用車に乗る回数が減らした人が、友人・知人と会う機会や、新たな知り合いを得る機会を増やしているという結果も出

ている。自由記述欄をみると、自家用車に乗らない場合は、お酒が飲めるということも影響しているようだ。

このように、JRの一支線を富山ライトレールに転換したことが、沿線住民に、各種活動の積極的な参加を促し、友人・知人と会う頻度を増やし、あるいは、新たな知り合いを増やすことが検証されている。つまり、公共交通のサービス改善が、ソーシャル・キャピタルを高めるということを示唆するものなのである。

人と人とのつながりが経済活動や社会生活にとって重要であるということに異論はないと思う。もし、地域公共交通が、ソーシャル・キャピタルの形成に大きな役割を担うのであれば、マニュアル上計算された社会的便益のみで公共交通の存廃を議論することは、判断ミスを導きかねない。地域の公共交通を考えるためには、既成の発想にとらわれず、広く深く、しっかりと考える必要がある。

宇都宮 浄人 氏

関西大学経済学部教授



1960年兵庫県生まれ。茨城県立水戸第一高校、京都大学経済学部卒。

1984年日本銀行に入行、同行調査統計局物価統計課長、金融研究所歴史研究課長等を歴任。

2011年より現職。

著書に、『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』(ちくま新書・2015)、『鉄道復権―自動車社会からの「大逆流」―』(新潮選書・2012、第38回交通図書賞受賞)、「路面電車ルネサンス」(新潮選書・2003、第29回交通図書賞受賞)など。