

地方圏における生活交通の社会的検討

田代英美

要旨 交通研究のなかで地域公共交通や生活交通が大きなテーマとなり、地域社会学からのアプローチが求められている。本稿では、地域社会を単位とする生活交通と個人を単位とする交通行動との関連を分析する枠組を提示した。この分析枠組に沿ってこれまでの調査データの整理を行い、現状分析と今後の研究課題について次の結論を得た。

(1)現状では、交通行動の大部分が私的交通手段による移動になっていることから個人の交通行動と生活交通を結ぶ回路が薄くなっており、個人の行動をベースとする判断と地域社会全体をベースとする判断が分離したまま個人の意識の中に併存している。交通政策の選択においてダブル・スタンダードの状態であり、生活交通整備に対する合意形成の難しさの背景となっている。

(2)合意形成に関連して、個人と地域社会との情報フィードバックと価値選択の過程を分析枠組に取り入れる必要がある。この場合の地域社会は市町村の範囲より小さい地区を考えるべきであり、交通システムに即した地区類型化がもうひとつの課題となる。

キーワード：生活交通、交通行動、合意形成

1. 問題の設定

2007年施行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」は近年の交通政策の新たな方向性を端的に示すものであった。地域公共交通をキーワードに、交通問題や交通計画における地域社会の重要性を明確に打ち出し、それまでの交通政策とは一線を画している。この法律が制定された背景には、自動車交通の一般化と公共交通の衰退に伴い地域公共交通や生活交通が重要課題として意識され、また、それを維持する実践が各地で実施されるようになったことがある。

交通が地域構成と人々の生活様式に多大の影

響を与えることは明らかであるが、社会学では交通に関係するものと言えば地域移動（空間移動）という視点での問題設定あるいは具体的な地域社会を分析する前提としての交通網の把握が主たるもので、交通を主要なテーマとする研究はつい最近までほとんどなかった。一方、交通を扱う主要な学問分野は工学であって、一部の先駆的な例を除けば、技術やハード面が中心であった。交通研究の世界では技術・ハードの視点が優越し、社会的な視点は弱かったと言える。しかし近年、この関係は大きく変化し、技術・ハード面と社会的な視点の双方が必要だと認識されるようになってきている。その視野の広がり、公共交通と生活交通が問題として浮

上したことや交通政策の転換と密接に関連している。交通、とりわけ生活交通に関して、地域社会学からのアプローチが求められていると言えよう。

本稿では、生活交通と地域社会に関して最近の諸研究で何が明らかにされたのか、現在の研究上の課題は何かを検討する。

2. 交通政策の変化とその背景

まず、交通政策の重点の変化を簡単に整理しておく。交通政策において地域社会の位置づけがどのように変わったかを確認するためである。

交通は道路、鉄道、港湾、空港などの交通設備と、鉄道車両、自動車、自転車、徒歩、船舶、航空機などの交通手段の双方を含み、幅広い領域に関係しているため、政策も交通政策という一本の政策があるわけではない。ここでの関心は生活交通であるから、生活交通と地域公共交通に直接に関わる道路と鉄道に関する法律—道路運送法、道路整備5か年計画、鉄道事業法、交通バリアフリー法、景観法—に絞って推移を見てみたい。

表1は1950年代から現在までの主要な動きをまとめたものである¹⁾。1950年代初頭から1970年代頃までの交通政策は“国土開発の軸と交通ネットワークの形成”を基本発想として推進されたと言える。1970年代後半からは、交通と地域振興や住民生活との関係に配慮する旨の記述が道路整備5か年計画のなかに見られるようになったが、大きく変わったのは1990年代以降で、“社会資本整備の重点化と効率化”が謳われた。第11次道路整備5か年計画(1993～1997)ではTDM(交通需要マネジメント)施策が導入され、第12次道路整備5か年計画

(1998～2002)で本格的に実施されるに至っている²⁾。道路整備5か年計画は第12次をもって終了、2003年からは「社会資本整備重点計画」に変わり、“社会資本整備に関する事業分野別の事業を統合し、重点化する”と明確に目標が変化した。この間に、全国の鉄道網の拡大を押し進めてきた国鉄が分割・民営化された。不採算路線は廃止、そのうち地元の存続要望が高いところは第三セクターとして再編された。全体として、交通需要の増大を前提として需要に応え得る交通容量の増大を図ってきた時代から、交通需要を調整しストックを整備・運用することに力点が移ってきたと言える。

このような交通政策転換の背景として、3点が挙げられる。第1は、交通網整備にかかるコストが膨大となり財源問題が浮上したこと、および、政府・中央省庁・産業界主導の公共事業への疑問である。“国土開発の軸と交通ネットワークの形成”(以下、“開発型交通”と言う)がある程度実現され、産業と生活利便性の向上に寄与したことは事実であるが、その過程で環境問題や地域格差を発生させ、拡大させたことの責任は免れない。開発型交通を批判的に見直さざるを得ない側面である³⁾。

第2に、少子高齢・人口減少社会における生活基盤充実や地域社会の活性化、アメニティや景観の向上など、交通の多様な機能への認知が高まったことである。これは、開発型交通の時代には前面に出てこなかった視点である。開発型交通では、交通の主たる役割は、産業基盤や地域開発と関連した人やものの大量・高速輸送であったのに対して、ここでは地域社会や人々の生活との関連で社会的交流や文化という側面から交通の役割が捉えられている。交通バリアフリー法(2000年施行)や景観法(2005年施行)

表 1 公共交通に関わる主要な法律等

年	事項	概要
1951	道路運送法施行	
1954～2002	道路整備 5 か年計画（第 1 次～第 12 次）	
1980	この年の国鉄ダイヤ改正で、戦後初の減量改正	
1980	日本国有鉄道経営再建特別措置法施行	赤字ローカル線の経営分離・廃止の根拠法
1983	総理府に国鉄再建監査委員会設置	
1983	国鉄赤字ローカル線で最初の廃止	
1986	国鉄の分割・民営化決定	
1986	鉄道事業法施行	これ以前は日本国有鉄道法と地方鉄道法
1987	JRグループ発足	
1990	特定地方交通線の廃止・第三セクター転換完了（1984～）	
1993～1997	第 11 次道路整備 5 か年計画	TDM（交通需要マネジメント）施策の導入
1998～2002	第 12 次道路整備 5 か年計画	TDMの本格的な実施
2000	交通バリアフリー法施行	
2000	道路運送法改正（2002 年施行）	バス・タクシー事業の規制緩和（事業参加：免許制から許可制へ、運賃・料金：認可制から上限許可制、届け出制へ）
2000	鉄道事業法改正	事業撤退が大臣許可から廃止届提出へ
2003～2007	第 1 次社会資本整備重点計画	社会資本整備に関する事業分野別の事業を統合、重点化。国と地方の関係の構築
2005	景観法施行	
2006	バリアフリー新法	交通バリアフリーとハートビルとを統合
2006	道路運送法改正・施行	市町村単位での地域公共交通会議を制度化
2007	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行	地域公共交通連携計画策定、事業実施の推進
2008～2012	第 2 次社会資本整備重点計画	
2011	交通基本法案閣議決定（3 月）	交通施策の基本的理念、総合的施策の推進、関係機関等の責務を示す

などがこれに関係している。高度成長に対応する開発型交通ではなく、安心・安定・ゆとりが希求される時代において交通に別の意味を見出そうとする動きである。

第3は、公共交通の衰退と生活交通問題の浮上である。道路整備と自動車交通の急速な展開によって1960年代後半から70年代前半をピークとして公共交通の利用者は減少し、赤字路線は増加した。鉄道では1980年代、国鉄民営化に先立ち赤字ローカル線の経営分離・廃止が始まっている。そして、2000年の道路運送法改正(2002年施行)と鉄道事業法改正によって赤字路線廃止と事業者の撤退が容易になり、公共交通の路線数の減少が加速したことは周知のとおりである。現代の生活は多少とも移動なしでは成立しないから、自家用車利用が困難な人などの生活を支えるための交通の整備が求められ、ここに地域公共交通や生活交通という用語が広く使用されるようになった。地域社会の視点は開発型交通の時代には薄く、開発型交通の矛盾の表れとも言える地域公共交通・生活交通の問題とともに地域社会の重要度が上がっていることが分かる。

3. 生活交通と交通行動

地域公共交通は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう」と定義されている。公共交通については定義はされていないが、公共交通機関としては鉄道、軌道、乗合バス、旅客船舶が挙げられている。

生活交通という用語は、最近では専門的な研究書でもよく見かけるようになったが、法律上

の定義など、この用語を使う人すべてが根拠とするような意味内容が確定しているわけではない。定義の一例として、「福岡県 生活交通確保に向けた方策 報告書」(文献17)を取り上げる。この報告書では、生活交通の範囲を「地域住民の日常生活や社会生活における移動のため、地域住民が最寄り駅や病院、商店などまでといった、日常の生活圈域内を移動する際に利用することができる、主に自動車を用いた乗合旅客輸送等」としている。上記公共交通機関のうち乗合バスはこの中に入るが、鉄道と船舶は除かれている。そして、道路運送法の改正により可能になった過疎地有償運送はこの中に含まれる。また、通勤・通学者、障がい者など特定の人々を対象とするものは範囲外であるが、一般利用者の混乗が認められている場合は生活交通の中に含むとしている。具体的な交通手段の例としては、路線バス、乗合タクシー、デマンド運行型の乗合タクシー、市町村による有償運送、NPO法人等による自家用車を用いた有償運送、自動車学校送迎バスに混乗が挙げられている。この福岡県の捉え方は、検討課題が乗合バスを中心にしたものであったため、交通手段は「主に自動車を用いた乗合旅客輸送等」となっているが、この部分を「鉄道や自動車による乗合旅客輸送等」とすれば、生活交通の捉え方として妥当であると思われる。本稿では生活交通をこの内容で考えている⁴⁾。

地域公共交通と生活交通は重なり合う面と異なる面を有している。共通点は、地域住民の日常生活や社会生活における移動に利用される交通である点、また、交通手段をメインに据えている点である。相違点は、地域公共交通が地域住民の日常生活や社会生活における移動だけでなく観光旅客やその他の来訪者の移動を含ん

でいる点、また、生活交通の交通手段が公共交通だけでなくデマンド運行型乗合タクシーやNPO法人等による有償運送等多様な形態を含んでいることである。生活交通という言葉を知ると自家用車や自転車、バイク等も入ってくるそうであるが、これらの私的交通手段は含まれておらず、公共交通以外の交通手段であっても乗合を基本とする交通手段である。生活交通で導入が図られ、今後の有力な交通機関として期待されているコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、NPO有償運送等は、従来の公共交通とは運行範囲、事業者、料金体系等がかなり異なり、従来の公共交通の範疇には入らない性質を持つが、他方、誰にでも開かれた乗合の交通機関であることや地域での協議や合意に基づき運行されることなど、パブリックな性質を持っている。これらを公共交通に含める考え方もあるが、本稿では、従来の公共交通と区別する意味で、コミュニティ型公共交通手段としておく。従来の公共交通は事業型ということができよう。移動の種類からみた場合と交通手段からみた場合に分けて、地域公共交通と生活交通との重なりと異なる部分を図1に示す。

地域公共交通も生活交通も、地域社会において日常的に利用される交通手段に焦点を置いて、その整備状況や問題点を把握するための用語である。したがって、地域社会を単位とした捉え方であり、交通インフラというハード面が中心であって、個人単位の視点ではない。しかし、日常生活や社会生活を営むのは各個人であり、日常生活や社会生活から生じる必要によって移動するのは各個人であるから、個人を単位とする捉え方もまた必要である。これを、「交通行動」としておきたい。社会学でも移動、流動という用語はあるが、これらは、ここでいう

交通に特化した概念ではない。動きとしては人の動きだけでなく社会関係や社会構造の動きも含んでおり、他方、交通という点では交通手段の選択などは含まれていない。また、生活行動・生活圏は個人の日常的な動きやその範囲を捉えるものであるが、これも交通手段や交通環境それ自体に注目しているわけではない。

交通行動とは、個人がそれぞれの必要に応じて、それぞれが利用できる交通手段のなかからいずれかを選択して移動する行為を指す。交通行動で利用される交通手段は事業型・コミュニティ型公共交通だけでなく、自家用車、自転車、徒歩が含まれ、自家用車も自分の運転する自家用車のみならず家族や友人・知人が運転する車も利用される。さらに、交通行動には日常生活だけでなく、長期の余暇を楽しむための移動や仕事上の出張等も含まれるが、本稿での課題は日常生活での交通行動にあるので、ここで交通行動という場合は日常的な交通行動のみを指すことにしたい。日常的な交通行動は日常生活と社会生活における移動であり、地域公共交通だけでなく他の様々なコミュニティ型公共交通手段を含んでいるので、地域公共交通よりも生活交通に近い。図1の移動の種類からみた場合は生活交通と同じ範囲、交通手段からみた場合は生活交通に私的交通手段を加えたものになる。

地域社会を単位とする生活交通と個人を単位とする交通行動との関連を図2に示す。これまで私は筑豊地域において生活交通と交通行動に関する調査研究を行ってきたが、その際の分析枠組として考えてきたものを図式的に表している。大文字の④～⑤は生活交通に関わる要因間の関連であり、小文字の①～④は交通行動に関わる要因間の関連である。仮説の要点は次のとおりである。

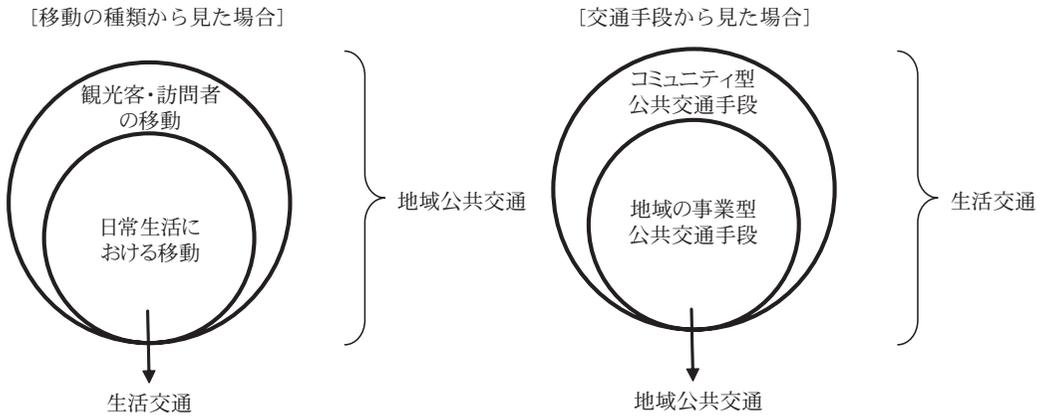


図1 地域公共交通と生活交通

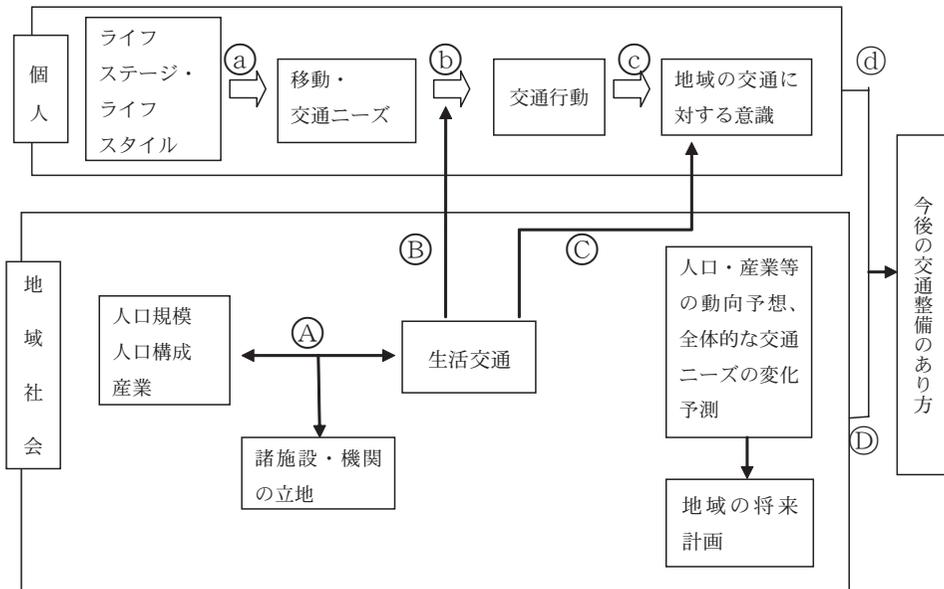


図2 生活交通と交通行動の分析枠組

- (1) 地域社会においては、当該地域社会の人口規模や人口構成、主な産業の種類や規模、そしてさまざまな施設・機関の立地が生活交通の整備の状況に影響を与える。【A】
- (2) 個人の交通行動は、その個人のライフステージ（年齢、家族の有無や家族構成、就業の有無等）やライフスタイル（通勤・通

学、買い物の場所の選好、社会活動等）から移動や交通のニーズが生まれることに始まる【a、b】が、そのニーズに応じてどのような交通手段が選択されるかは、個人の好みなどとともに居住地域の生活交通の整備状況が大きく影響すると考えられる。【B】

- (3) そして、実際に行われた交通行動に基づい

て、地域の交通に対する個人の意識が形成されるとされる【㉔】が、同時に、当該地域社会の生活交通の現状に対する評価等も意識に反映されるであろう【㉕】。

- (4) 現在、多くの地域で課題になっているのは、今後の生活交通の整備のあり方である。これには、各人の居住地域の生活交通に対する意識【㉖】とともに、特に当該地域の人口・産業等予想や交通ニーズの変化予測を踏まえた自治体の将来計画が大きな影響力を持つと考えられる。【㉗】

4. これまでの研究で明らかになったこと

前項3の(1)~(4)について、調査に基づいて明らかになったこと、また、さらに検討を要するものを整理する。データは主として「筑豊地域の交通に関する調査」(以下、「筑豊調査」と略記)⁵⁾から引いているが、その他にも、平成17年に実施されたパーソントリップ調査、前述した福岡県の地域バスに関する報告書等を参照した。

(1) ㉖について

人口規模や人口構成、産業と諸施設・機関の立地との関連について、社会学の中で最も早く研究テーマに取り上げたのは鈴木栄太郎である。都市の結節機能説がそれである。結論は、都市度が高いほど結節機能が大きくなるというものであった。その妥当性は今でも薄れていない。結節機能が大きくなるほど人やモノの交通量も大きくなり、公共交通が事業として成立する。「交通需要の発生密度がある程度高い時にはじめて、集約的な交通機関の意義が発揮される」のであるから、「都市の密度と規模が大きい場合ほど、集約性の高い交通機関が向いている」のである(文献2、33頁)。

この関連については、パーソントリップ調査など大規模な調査も行われており、交通に関する研究のなかで数量的な関連分析が最も進んでいると言える。都市度と公共交通との関係について、パーソントリップ調査からの主なファインディングスをまとめてしまえば次のようになる。

- ・都市度が高いほど公共交通網は密になり、公共交通の利用率は高まる。
- ・都市度が低くなると公共交通の利用率は低くなり、自動車の利用率は高くなる。
- ・さらに都市度が低いところでは公共交通困難地域・空白地域が拡大する。

パーソントリップ調査の全国データ(文献14)や福岡県のデータ(文献19)でも、その関連はかなりはっきりと読み取ることができる。福岡県内の地域別代表交通手段別時間帯別発生集中量を見ると(2-59頁)、「筑豊では、自動車の分担率が特化している」ことが明瞭である。代表交通手段は徒歩、二輪、自動車、バス、鉄道、その他の5種に分類されているが、筑豊ではこの5種のうち自動車の占める比率が圧倒的に高く、鉄道やバスは朝ピーク時でも夕ピーク時でもごく僅かである。「福岡市や北九州市では朝ピーク、夕ピークとも鉄道の割合が高く、福岡市等の周辺地区では朝のピークに鉄道の分担率が特化している」のとは対照的である。福岡市や北九州市では、バスの分担率は鉄道より低いものの、朝ピーク時から夕ピーク時までどの時間帯も一定程度の比率がある。筑豊地域は公共交通利用率が低く、公共交通困難地域・空白地域が拡大している。

地域社会あるいは都市度を類型化する基準は主に人口要素(人口規模、人口密度、人口構成~特に高齢化率)となっている。地理的条件(大

都市、大都市周辺、中山間地等)が考慮される場合もあるが、これはほとんどが大都市との距離的關係と言ってよい。

(2) ㉑、㉒、㉓について

ライフステージ、ライフスタイルが移動・交通ニーズとどのように関連しているか、である。年齢や通勤・通学との関連については、国勢調査をはじめかなりの調査が行われている。ここでは筑豊調査から主なファインディングスを取り出しておく。

- ・交通行動は年齢と関係する。車を通常運転するかどうかと年齢とでは有意差があり(1%水準で有意)、年齢が低い方で自家用車の利用が高くなる。いつも/ときどき車を運転する比率は50歳代以下では8割以上、30歳代と40歳代では9割を超える。とはいえ、60歳代で7割が普段運転しているし、70歳以上でも5割である。また、鉄道や路線バスの利用と年齢でも1%水準で有意差があり、年齢の高い方で公共交通の利用率が高い。ただし、運転免許取得率からみると近い将来に60歳代でも大部分が自家用車利用になる可能性がある。
- ・車を運転しない人は公共交通利用が相対的に多い(1%水準で有意)が、利用回数は全体的に少なく週に1回以上は1~2割にすぎない。日常的な用事にも車への同乗が非常に多く、車を運転しないことが直ちに公共交通利用につながるわけではない。
- ・駅やバス停が住居から歩いて行ける範囲内にある人でも、約8割は通常の交通手段を自家用車としている。

特に地方圏では私的交通手段の利用が交通行動の大部分を占めていることは、筑豊地域調査を俟つまでもない。ここで改めて言っておき

たいのは、車利用と公共交通利用を分岐させる要因は年齢が主なものであるが、その年齢要因も近い将来に分岐力を低下させることが予想され、その意味では、ライフステージ・ライフスタイルに関係なく、また、公共交通が利用できる場所に住んでいるかどうかに関わりなく、私的交通手段が一般化しているということである⁶⁾。つまり、交通手段の選択に関しては㉑や㉓という関連は薄く、ほとんど独立変数と言っても良いほどに自家用車利用が当たり前になっているということである。

(3) ㉔、㉕について

地域の交通に対する意識といってもさまざまな側面がある。筑豊調査から3項目-居住地域の交通利便性の認識、居住地域で対策が必要だと思ふ交通問題、高齢等で車に乗れなくなった場合の対応-を取り上げる。

- ・居住地域の全体的な交通の便利さについては、「公共交通があり、わりに交通便利な地域」(以下、「便利な地域」と略記)と「公共交通は利用しにくい、車があれば便利な地域」(以下、「車があれば便利な地域」と略記)がともに5割弱、「車を利用して、道路状況などで何かと不便な地域」(以下、「不便な地域」と略記)が7%であった。住居近くに駅やバス停があるかどうかでみると、駅・バス停ともに近い場合は「便利な地域」の比率が9割近いが、駅かバス停かの一方は近いが他は遠い場合では約5割、駅・バス停ともに遠い場合やどちらか一方のみが遠くにある場合、駅・バス停ともにない場合は、その比率はほとんど0に近い。交通が便利かどうかの認識は、駅やバス停が近くにあつて交通手段が利用できるかどうかという現実に基づいた判断だと言える。しかし、年齢別でみると、

年齢が低い方で「便利な地域」の比率が低い（1%水準で有意）。住居近くに駅やバス停があるかどうかについて年齢による比率の差は見られなかったから、年代で便利さの基準が異なっている可能性が考えられる。公共交通の本数や駅・バス停の位置などが同じでも、若い人の方がより不便を感じるのかもしれない。

・居住地で対策が必要な問題として（複数回答）最も比率が高かったのは「公共交通の問題」で約6割、地域間交流や交通に伴う環境問題、交通事故、渋滞等はいずれも2割台であった。公共交通が挙げられる比率は居住地の交通利便性によって異なっており（1%水準で有意）、交通が「便利な地域」では4割であるのに対して、「車があれば便利な地域」と「不便な地域」ではそれぞれ7割強と高い。地域の交通の状況を反映した回答となっている。

・公共交通がなくなったら困る人として「自分」を挙げているのは全体で5割である。通常車を運転する人ではその比率は約4割、車を運転しない人では約7割であった。また、居住地の交通の利便性別では5%水準で有意であった。ただ、「自分」を挙げる比率を見ると、便利な地域と不便な地域でそれぞれ55%前後、車があれば便利な地域で45%程度であり、居住地の交通利便性と個人にとっての公共交通の必要性は単純な関係ではないように思われる。

以上の結果から判断する限りでは、㉔の関連も㉔の関連も見られると言える。ただし、公共交通に関しては㉔の内容または方向性と㉔の内容または方向性が同じではない可能性がある。つまり、交通行動の大部分は私的交通手段に

よる移動であり、これをベースとする意識の中では公共交通の問題に対する切実さはそれほど強くない。しかし、自己の交通行動はともかくとして居住地域を眺めれば公共交通が不便なところもあり、それを考慮すれば、公共交通の問題は切実だということになる。前項でみたように㉔の関連は弱い。生活交通の状態がどうであれ、私的交通手段による交通行動には影響しないとすれば、一般論として公共交通が必要だという意見を持っていたとしても、個人としての切実さを伴わないのは自然なことだろう。各個人は公共交通や生活交通について意識するときには2つの異なるベースを持っているため、意識の中で異なる内容が併存しているように思われる。

(4) ㉔、㉔について

筑豊調査では、公共交通の維持策として、事業採算（事業として成り立たなければ撤退も止む無し）、税金投入（税金によって維持）、一部住民負担（住民もある程度負担して維持）の3つの方法について賛否を聞いた。また、公共交通の維持や代替交通の確保に対して市町村がとるべき対策についても質問項目を設けた。

・事業採算と一部住民負担への賛成意見はそれぞれ全体で約5割、税金投入はそれよりやや多く約7割であった。項目間の関連については明確に説明が可能な関連性は得られなかった。たとえば、理屈上は事業採算に賛成であれば税金投入には反対であるはずだが、実際の回答ではそのような関連は見られなかった。

・公共交通の維持方法について、車をあまり／全く運転しない人では、税金投入や一部住民負担に賛成する比率、事業採算に反対する比率が相対的に高い（1%水準で有意）。また、

将来鉄道やバスを利用したい人では、税金投入への賛成がやや多く、事業採算への反対はやや少ない（前者は1%水準、後者は5%水準で有意）が、一部住民負担では有意差はみられなかった。もっとも、現在車を利用している人、将来鉄道やバスを利用する予定はないと思う人も、税金投入による維持には賛成意見が約7割と多い。

- ・公共交通の存続や代替交通の確保策に対しては、「コミュニティバスの導入」、「高齢者用・通学者用のバスの導入」、「鉄道やバスへの財政支援」がそれぞれ2割前後で、特に比率が高い項目はなかった。年齢別にみてもあまり差異はない。

以上の結果から推測されるのは、公共交通維持策に対する意識は個々人の交通行動を源泉としているよりは、一般的な意見として表明されているのではないかということである。税金投入と事業採算のように内容的に矛盾する項目に対してどちらも賛成意見というケースもあり、各人が公共交通の維持策を選択する価値基準はあまり明確なものではなく、一貫性も薄いように思われる。前述したように、交通に対する意識はダブルスタンダードになっており、だとすれば、公共交通維持策の選択についても同様であろう。もう一度図2に戻ってみると、地域社会の生活交通が個人の交通行動に与える影響力(⑧)が弱くなったために、個人の交通行動と生活交通を結ぶ回路が薄くなり、その結果、個人は生活交通の状況を実感することがあまりないままに公共交通に対して一般論的に意識することになり、個人の交通行動に基づく意識との間にズレが生じていると理解される。筑豊調査がそうであったように、各地で生活交通に関わる今後の対策案が住民に投げかけられている

が、多くの住民は、自己の交通行動と生活交通を結ぶ回路を持たない状態で生活交通に関わる今後の対策案の選択を迫られているのであろう。

この傾向は、私たちの筑豊調査だけではないようだ。「今や農村部の生活交通の主役は、バスではなくマイカーである。」農村部では確かに公共交通は非常に不便であるが、「通勤の必要がなければ、それでも意外に生活が成り立つことが多い」(文献8、15-16頁)という指摘は、実際その通りであると思う。そして、ないと不便だからと公共交通を維持し続けても、あるいは公共的交通手段を準備しても、実際に利用する人は予想外に少なかったという事例もまた多く報告されている。公共交通の必要性の認識と実際の利用とが乖離している、潜在的需要が実際の利用に結びつかない、という例は筑豊地域以外でも多くみられる。個人の意識において、交通行動という個人的スタンダードと生活交通の実態という一般的スタンダードの、互いに異なる判断基準があって、それが認識と行動とのズレとなって現れているように思われる。

5. 生活交通と交通行動研究の課題

ここまで、個人を単位とする交通行動と地域社会を単位とする生活交通との関連を分析する枠組を示し、この枠組に沿ってデータの整理を行ってきた。最後に、図2で修正を要する点および今後の研究課題について述べたい。

ひとつは、ダブル・スタンダードという点である。なぜダブル・スタンダードになるのか。それは、個人の交通行動と地域社会の生活交通の実態を結ぶ回路が薄くなっているからである。現状ではそれが現実だと思う。しかし、ダブル・スタンダードが不変であるとは言えない

だろう。図2では、地域の交通に対する個人の意識を、各自の交通行動および生活交通の実態と関連付けたのであるが、個人の意識に関する地域社会の要因はこの2つだけではない。地域社会の人口・産業等の動向予想、全体的な交通ニーズの変化予測、そして地域の将来計画について、情報が個人に伝達され、情報に基づいて個人が認識したり行動したりするならば、個人的スタンダードと一般的スタンダードのズレは縮めることが可能ではないだろうか。図2での最も大きな問題は、情報提供と価値変化に関わる部分が欠落していることであり、個人の意識と地域社会との間でやり取りされる情報という要因⑤を入れるよう修正したい。情報提供・情報交換、フィードバックがないところで選択された交通整備案に一貫性がないように思われるのは、考えてみれば自然なことである。住民

や交通手段の利用者等に対してどのような情報がどの程度継続的に提供されたか、情報提供のフィードバックはどのようになされたか、その結果住民の意識や行動にどのような変化が見られたかについて、詳細な過程の分析が必要である。分析枠組への情報の挿入により、次の課題が浮かび上がってくる。情報提供、情報交換、フィードバックは個人の認識を変化させる可能性があるからである。今日、交通の分野でも当然のことのように議論されている住民参加や社会的合意形成であるが、住民参加とは情報の交換と共有を含み、合意形成とは関係者の価値選択の変更過程と新たな価値の共有のことである。情報提供のあり方、フィードバックの方法と効果、価値選択の過程、この3点に焦点を置く研究が今後必要である。図2を修正して図3を示した。図3の破線で囲んだ部分の研究は今

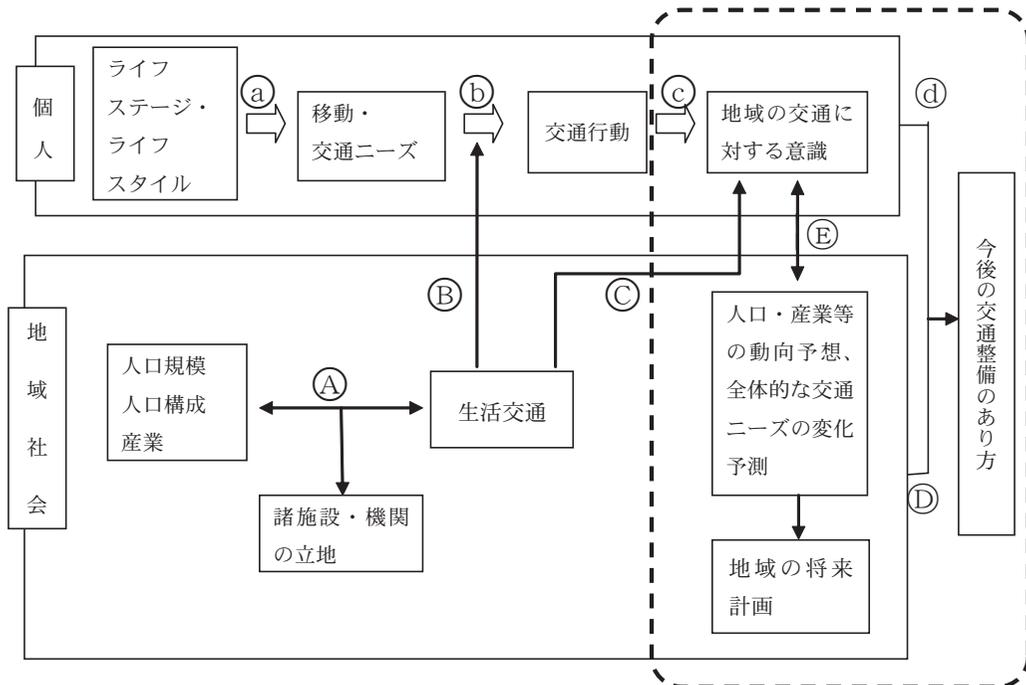


図3 生活交通と交通行動の分析枠組（修正後）

後一層重要度を増すと予想される。

生活交通の今後のあり方は、多くの自治体の検討課題となっている。生活交通という用語自体が、生活交通の衰退や不十分さに直面して提起されたものであるから、地域社会側での結論は生活交通の維持や拡大であることが多い。生活交通研究は、その最初から、現状分析だけでなく（あるいは、現状分析よりも）課題解決型の研究を（しかも、生活交通の維持や充実という方向で）求められてきたとすることができる。その意味では、最も重要な課題は、生活交通の維持や充実に関わる政策をどのようにして、誰が策定し、どのようにして誰が実行するか、ということになる。これに対して期待される答えは、自治体の政策立案能力の向上、住民参加、そして、社会的合意形成である。生活交通に関して地域社会学に求められるのは、つまるところ、住民参加や社会的合意形成の方法とその効果の分析であるとも言える。実践の側でも、TDMに伴う社会実験や地域公共交通に関する協議会、NPOの活動など、近年までは見られなかった広範な人々の参加があり、実践報告も数多く行われている。しかし、内部での調整が円滑に進まなかったり、住民参加が計画策定時などの一時的な参加に終わったりする例も少なくないようである。自治体の政策立案能力の不足、住民参加を定着させることの困難、社会実験の効果への疑問などがしばしば述べられている。しかし、交通計画における住民参加は試みが始まったばかりであり、結論を出すには早すぎると思う。合意形成過程あるいは価値選択の変更過程を分析するには、現状分析と異なり、時間の視点が不可欠であり、調査研究をある程度長期にわたって継続する必要がある。ここで、私も委員として参加し策定した「川崎町

地域公共交通総合連携計画」(2009)に若干触れておきたい。福岡県川崎町では、この連携計画でコミュニティバスの運行体制を再編し、現在実証運行中である。計画策定についての協議の中で最も大きな議論になったのは、やはり、住民および移動目的地の商業者や病院などの積極的な関与をどのようにして引き出すかであった。議論の結果、サポーター制度（地区のバス停の維持・管理を地区で担い、より住民が利用しやすいバス停への質の向上を図る）、トリガー制度（バス事業維持に必要な目標利用者数を設定、公表し、利用度に応じた対応を検討する）、住民モニター制度（住民モニターを募集し、バス運行に対する定期的なチェックを行う）の創設を提案した。しかし、これらも計画段階にとどまっている。今後、実証運行の結果をみながら情報提供のあり方や住民参加の問題点を整理したい。

もう一つの検討課題は地域社会に関わることである。分析枠組の修正点として情報を挙げたが、ここでの情報は広域的な地域の情報ではない。同じ市町村内でも地区によって交通の状況にはさまざまな違いがある。生活交通はこのような小さい範囲の地区の交通がベースになっている。したがって、個人の交通行動を保証する際に必要な交通サービスの水準や内容は、地区によって異なる。前項4の(1)で述べたように、地域社会の都市度と公共交通との関連は交通の中でも最も研究が進んでいる領域であるが、生活交通を考える際にはこの地域分類では大きすぎるのである。生活交通の整備・計画のためには具体的な政策目標を設定する必要があり、そのためには、市町村単位だけでなく市町村内部の地区の特性を交通システムの中で把握する必要がある。そこで最後に、地区の捉え直しとい

う課題を提出しておきたい。川崎町のような小規模な町であっても生活交通の整備状況は地区によって一様ではなく、生活交通網の結節点となっている地区、生活交通路線が複数運行されている地区、生活交通路線が1本のみの地区、生活交通路線がない地区がある。また、現在の生活交通網だけでなく、地区別の今後の人口規模・人口構成推移予想から、地区分類の基準として生活交通維持の可能性一路線拡大が可能、現状維持が可能、現状維持が困難、福祉路線が必要一を取り入れる必要があるのではないかと考えられる。これらの課題については、稿を改めて検討したい。

注

- 1) 各法の概要のほか、特に文献1、文献12を参照した。
- 2) 文献12では次のように評価されている。第12次新道路整備5か年計画は「策定過程そのものが画期的だった。道路政策のあり方を検討する際に、一般市民の“声”を重視するパブリックインボルブメント(PI)方式を導入した点など、従来の行政主導による政策立案手法とは明らかに異なっていた。」(21頁)
- 3) 具体的には、例えば次のような記述がある(文献5、22頁)。「多様なモビリティの確保とそれを支える交通システムの構築は、21世紀において我が国の社会経済に活力を与えるうえで基本的な要件となることは言うまでもない。しかしながら、人々の生活と活動において、効率性、利便性、快適性など、20世紀の豊かさの代表とされてきたものの多くは、経済市場主義のもと、エネルギーの多消費と環境への過度の負荷を代償に得られた豊かさであるといっても過言ではない。そのような意味でも、21世紀の交通システムには新たな目標像が求められている。」(22頁) 交通政策・交通計画分野の研究書では同様の指摘は数多く見られる。
- 4) 生活交通の具体的な手段をどの範囲で考えるかは、当該地域社会の地理的条件にもよる。離島であれば旅客船舶を生活交通から外すわけにはいかないであろう。参考文献11を参照のこと。
- 5) 福岡県産炭地域振興センターの委託を受けて、本学において筑豊地域の交通体系研究会を組織して行った調査である。この調査データの分析を含めて、研究会での活動は文献9で報告している。
- 6) 文献12では自動車交通の将来について次のように予想している。「公共交通機関から自家用車へのシフトは、①徒歩移動の最小化(ドア・ツー・ドアに近い移動)、②移動のプライベート化、③社会的弱者やペットの空間移動性の向上、④運行時間の制限を受けない自由な空間移動一を実現した。」「①から④に示された自動車交通の高い利便性、今後のさらなる免許取得率の上昇、自動車保有率・保有台数の増加から考えて、2030年から2040年ごろまでは、自動車交通の重要性和問題性の双方ともに高まると理解しておかねばならない。」(84-85頁)

文献

1. 飯田恭敬監修、2010、『情報化時代の都市交通計画』コロナ社
2. 家田仁・岡並木編著、2002、『都市再生 交通学からの解答』学芸出版社
3. 岡並木、1981、『都市と交通』岩波新書
4. 財団法人国際交通安全学会、2005、『「交通」は地方再生をもたらすか—分権時代の交通社会—』技報堂出版
5. 杉山雅洋他編著、2003、『明日の都市交通政策』成文堂
6. 田代英美、2006、「地方小都市における公共交通の課題」『福岡県立大学人間社会学部紀要』14(2): 15-30
7. 田中重好、2007、『共同性の地域社会学 祭り・雪処理・交通・災害』ハーベスト社

8. 林直樹・齋藤晋編著、2010、『撤退の農村計画』学芸出版社
9. 福岡県立大学、2009、『筑豊地域の交通体系検討事業報告書』
10. 福田晴仁、2005、『ルーラル地域の公共交通』白桃書房
11. 室井研二、2009、「[縮小] 社会の合併・分権改革—交通社会学的考察」『社会分析』36：65-81
12. 森野美徳編著、2006、『地域交通の未来』日経BP社
13. 山下祐介、2009、「地域公共交通をめぐる社会実験と住民参加」『運輸と経済』69（12）：48-58
14. 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室、2007、「都市における人の動き—平成17年全国都市交通特性調査集計結果から—」
15. 国土交通省、2009、「地域公共交通に関する取り組みについてのアンケート調査 集計結果（市区町村、都道府県）」
16. 国土交通省九州運輸局、2011、「九州の公共交通の実態調査」
17. 地域バスの未来検討会議、2009、「福岡県 生活交通確保に向けた方策 報告書」
18. 福岡県川崎町地域公共交通活性化協議会資料
19. 北部九州圏都市交通計画協議会、2007、「第4回北部九州圏パーソントリップ調査 2. 現況集計・分析編」

本稿は、西日本社会学会第69回大会（2011年5月21日）での報告をもとにしているが、内容は一部変更・修正している。