運輸政策コロキウム「公共交通とソーシャル・キャピタル」

覃子懿「公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成」へのコメント

於　運輸総合研究所

関西大学　宇都宮浄人

2023.3.13

本報告の問題意識

- 人口減少により、地方圏を中心に、公共交通事業の採算悪化、供給量削減により、住民のモビリティ（移動）が低下
  ⇒ 政策担当者、研究者等も共有

- 住民のモビリティ低下によって、ソーシャルキャピタルの衰退を懸念
  ⇒ 政策担当者、研究者等に共有されている？

本報告の問題意識

（実際に議論されていること）

例えば、第４回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会「論点整理」（2022年5月13日）

– 「地方公共団体による支援」が議論に

「なぜ支援が必要なのか、住民、利用者にとって、どのようなメリットがあるのか、丁寧に説明して理解を得るべきではないか」

「客観的な事実関係やデータに基づき、関係者が同じ土俵で議論を行えるようにし、費用負担まで含めて比べるといったようにコスト意識も含めた議論をすべきではないか」・・・

本報告の目的

- 公共交通はソーシャルキャピタルの醸成に寄与するのか？
- 公共交通はどのようにソーシャルキャピタルの醸成に影響するのか？
- 異なる種類のソーシャルキャピタルにおいて、公共交通の影響は同じなのか？

この25年間、海外の学会でも繰り返し議論されつつも、実証分析が多くない分野

1　ソーシャルキャピタルとは何か？

2　ソーシャルキャピタルは計測できるのか？

ソーシャルキャピタルは計測できるのか

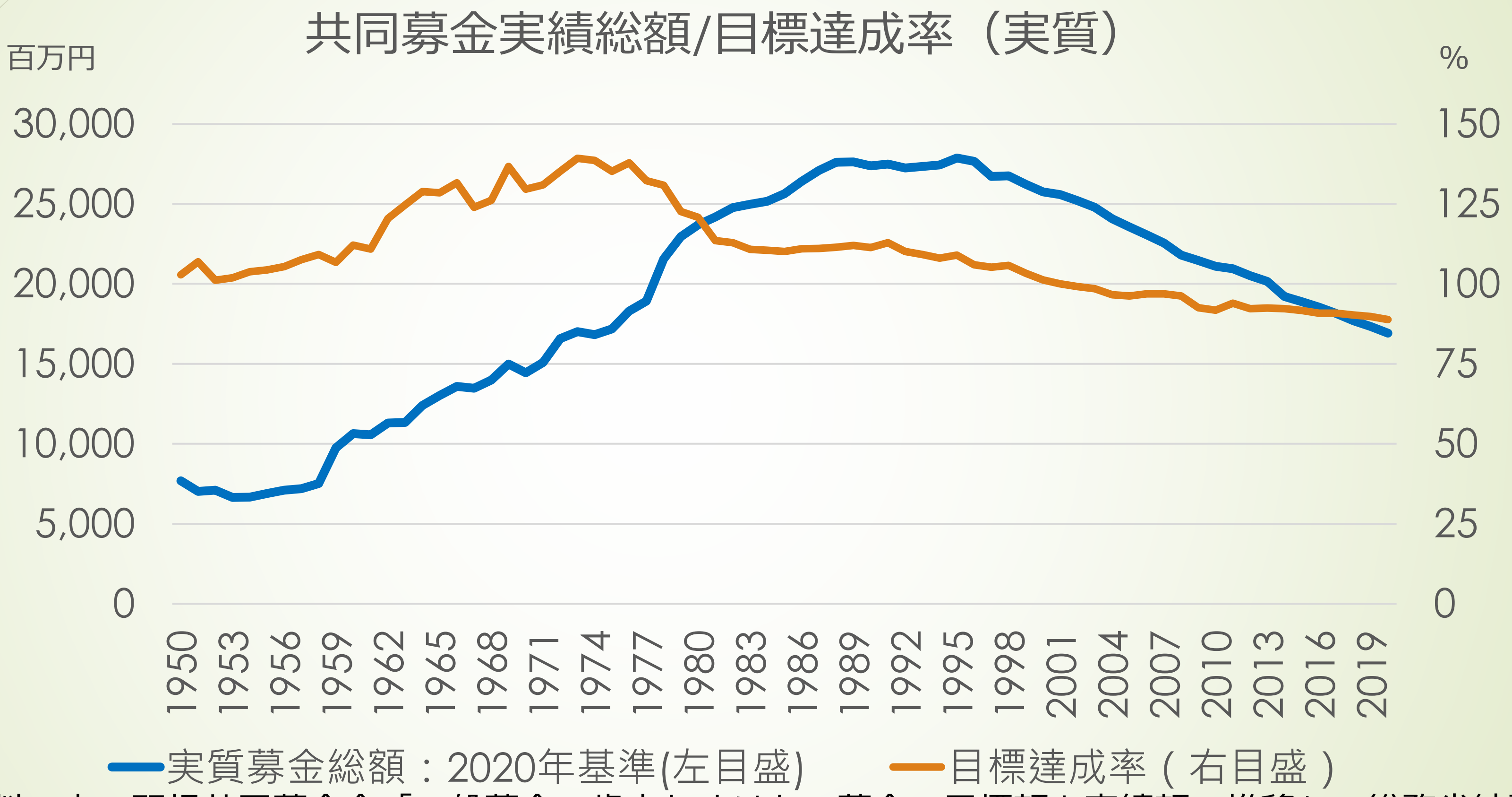
「心の外部性」（稲葉2011）

– 「市場を通じないで影響を与える」「人々の心に働きかけて、人々が認識してはじめて意味をもつ」「他者の存在が必要」

⇒計測は容易ではないが・・・

- 住民に対するアンケート調査により、ソーシャルキャピタルの定義（信頼、互酬性、ネットワーク）にかかる意識をデータ化
  - 日本では、内閣府(2003)、日本総合研究所(2008)、滋賀大学・内閣府経済社会総合研究所(2016)などが全国規模で行ったほか、各種意識調査も含め、各分野で一定の研究蓄積が存在
- 既存統計から、ソーシャルキャピタルの代理変数を活用

ソーシャルキャピタルは衰退しているのか



資料：赤い羽根共同募金会「一般募金・歳末たすけあい募金の目標額と実績額の推移」、総務省統計局「消費者物価指数」より作成

- 2000年頃から募金総額が大きく低下。目標達成率も100%を下回り、悪化傾向。

本報告の学術的意義

- 「全国都市交通特性調査」に関連する質問項目を発見し、膨大な個票データ処理を行うことで、先行研究にはない実証データを整備、分析（サンプル数：71,877人）
- 豊富なサンプルを使い分けることで、個人属性別（比較的自由に移動できる人、交通弱者、買い物先の頻度等）の新たな事実関係を解明
- 事実関係から今日的な政策課題へのインプリケーションを提示

The Kelsian Award

The Kesian Award (established in 2022) and sponsored by Australia's largest integrated multi-modal transport provider and tourism operator, is presented to the best paper with a sustainability focus. The person must be the primary author of the paper presented. The award recipient receives a trophy. The prize is judged by two members of the ISC who are not Chairs or Rapporteurs.

Ziyi Qin from the Japan Transport and Tourism Research Institute with her paper on “Use of public transportation and social capital building: An empirical study of Japan” (with Daisy Fukuda)

Thredbo 17 Conference（第17回スレドボ会議*）で、Qin論文（公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成）が、**Sustainable Innovation Award**を受賞（提出論文は86本）

＊Thredbo Conference

（陸上旅客交通における競争と所有形態に関する国際会議、1989年創設）

交通研究者、政策担当者等が陸上旅客交通の現状と政策的課題について、研究成果をもとにワークショップ形式で討論する原則2年に一度開催される会議。欧州の交通政策や公共交通の契約形態の実装にも貢献。

Thredbo 17 ホームページ
https://thredbo-conference-series.org/awards/

交通とソーシャルキャピタルに関する議論

1990年代：社会的排除が欧州で問題に

1998年：イギリスの交通白書（“A New Deal for Transport: Better for Everyone ”）

「交通が、より公正で参加可能な社会（a fairer, more inclusive society)を実現」

2003年：イギリスの社会的排除対策室（SEU）が報告書（“Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion”）

アクセシビリティの問題と交通がもたらす不公平な影響への対応について政策を提示

交通とソーシャルキャピタルに関する議論

社会的排除とソーシャル・キャピタル

Percy-Smith (2000)

「社会的排除は、ソーシャル・キャピタルの欠如という点からも定義できる。ソーシャル・キャピタルを開発するという考え方は、社会的排除に対処するための政策やプログラムに、ますます統合されつつある。」

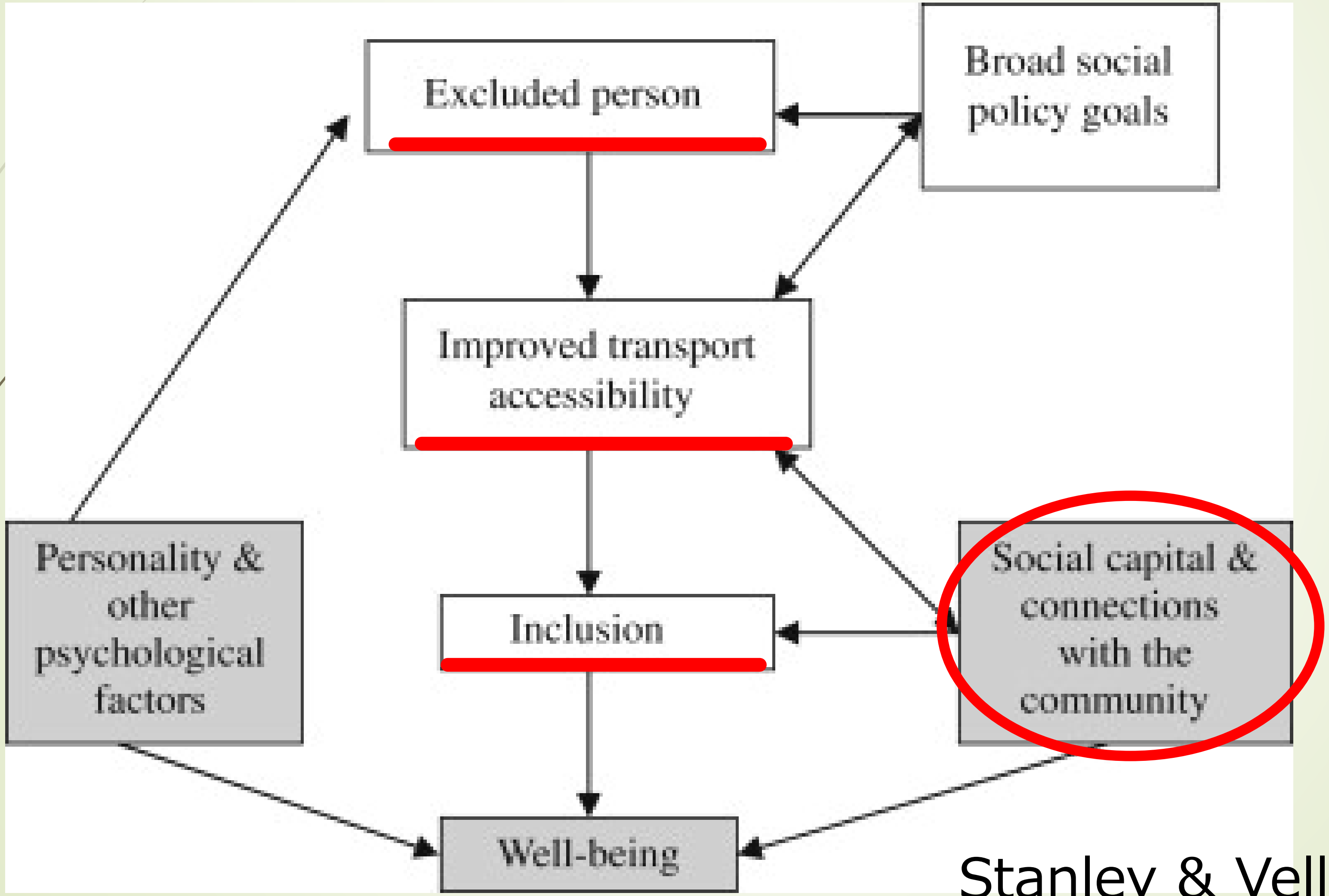
Thredbo 10 (2007)

WS7: Social exclusion: What can public transport offer?

「新たなWSがThredbo10で導入された。WSは、社会的排除の概念を交通という文脈で検証した。・・・ウェルビイングやソーシャル・キャピタルといった他の概念を確定することも必要とされた。」(Stanley & Lucas 2008)

交通とソーシャルキャピタルに関する議論

社会的排除、ソーシャル・キャピタル、交通



Stanley & Vella-Brodrick (2009)

Thredbo Conference における議論の経緯

Thredbo 11 (2009) WS 5: Social inclusion

Thredbo 12 (2011) WS 7: The public agenda: What is working and what is missing (including social inclusion)

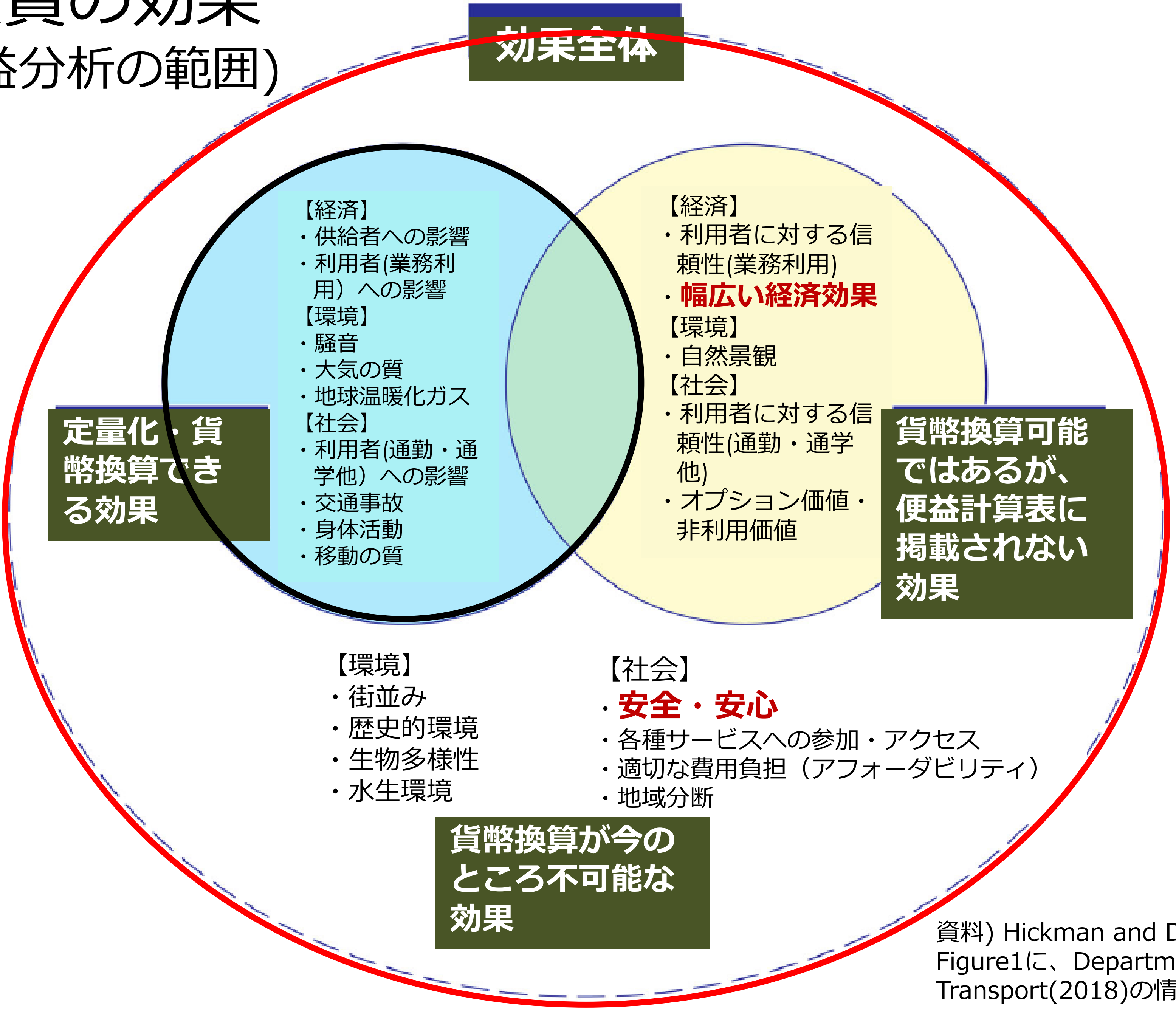
Thredbo 14 (2015) WS 8: The wider economic, social and environmental impacts of public transport investment

Thredbo 15 (2017) WS 6: Wider impacts of public transport and successful implementation of desirable and beneficial projects

Thredbo 16 (2019) WS 7: Assessing the wider benefits of public transport projects

Thredbo 17 (2022) WS 7: Sustainable transport systems designed to meet the needs of both users and residents

交通投資の効果
(費用便益分析の範囲)



資料) Hickman and Dean(2018) Figure1に、Department for Transport(2018)の情報を加筆・修正

Thredbo 17 が抽出した課題

（WSで明らかになったこと）

・利用者と住民のニーズに、交通がどのように合わせるかを理解する基本は、ソーシャル・キャピタルの概念を取り入れること。

（今後のリサーチの研究課題）

・持続可能な交通システムを確定するうえで、ソーシャルキャピタルとその潜在的な役割を定義、測定すること。

– 具体的な公共交通事業の契約において、ソーシャルキャピタルに関連した目的を盛り込む可能性も議論。

本報告が明らかにしたこと

①個人全体でみて、自家用車の保有、公共交通の利用頻度とソーシャルキャピタルの間に正の相関関係が存在。

②交通弱者のうち自家用車を保有しないG、高齢者Gでは、公共交通の利用頻度とソーシャルキャピタルの間に正の相関関係が存在。

– モビリティ提供による影響

③自動車保有Gにおいても、公共交通の利用頻度とソーシャルキャピタルの間に正の相関関係が存在。

– 人々のふれあいをもたらす機能による影響

④移動困難グループでは、バス、電車の利用頻度とソーシャルキャピタルとの関係は見いだせない。

本報告が明らかにしたこと

⑤ボンディング型SCの醸成とバス利用との間に関連性が高い。

⑥ブリッジング型SCの醸成においては、公共交通より自動車の利用との関連性が高い。

本報告の政策的インプリケーション

- 公共交通利用が地域のソーシャルキャピタルを醸成するのであれば、公共交通の利用、そのための公共交通関連の投資がもたらす社会的便益を正当に評価する必要。
- 公共交通は、自家用車のない人のみならず、自家用車を有する人にも、ソーシャルキャピタルという点で便益を提供。

（ただし）

- 移動困難者に対しては、現状、単純な公共交通の利用促進ではなく、公共交通へのアクセスそのものへの改善が必要か。

本報告の疑問・課題

郊外ショッピングセンターへのお出かけ
➡多様な人とのインタアクション➡ブリッジングSCの醸成

⇒　適切な理解だろうか？

「スプロールはとりわけ橋渡し型社会関係資本に対して有害である」（Putnam 2006邦訳260頁）

- ボンディング型SCとブリッジング型SCは、元来明確な線引きは難しいが、買い物行動による代理変数ではミスリードになるのでは？
- ボンディング型とブリッジング型の差異は、地理的距離とは限らない点は注意が必要。

ー近くの商店で見知らぬ人との出会いもある。

本報告の疑問・課題

- 「ブリッジング型SCが高い人」、「ボンディング型SCが高い人」という議論の仕方は適切か？

  ソーシャルキャピタルの標準的な理解

  「「信頼」「規範」「ネットワーク」といった**社会組織の**特徴」（Putnam 1995)

  「そうした社会組織の構成要員として位置付けられる人」と捉えるとしても、本稿の問題意識である「モビリティがソーシャルキャピタルを醸成する」という因果とは逆の検証になる可能性。

本報告の疑問・課題

- 現時点の分析では、「相関関係」は提示できているが、公共交通利用➡ソーシャルキャピタルという因果関係が証明されていない。

  「友人・近所付き合いが多い」⇒公共交通の利用上昇という可能性もある。

参考文献

- Department for Transport, Local Government and Regions (1998), A new deal for transport: better for everyone（運輸省運輸政策局監訳 1999『A New Deal for Transport: Better for Everyone―英国における新交通政策―』運輸政策研究機構)
- Hickman, R. and Dean, M. (2018), Incomplete cost – incomplete benefit analysis in transport appraisal, Transport Reviews, 38 (6), 689―709.
- 稲葉陽二（2011）『ソーシャル・キャピタル入門』中央公論新社
- 内閣府国民生活局（2003）,「 ソーシャル・キャピタル：豊かな人間関係と市民活動の好循環を求めて」，オンライン、https://www.npo-homepage.go.jp/uploads/report_h14_sc_ref3.pdf.
- 日本総合研究所（2008）「日本のソーシャル・キャピタルと政策～日本総研2007 年全国アンケート調査結果報告書～」、http://www.osipp.osaka-u.ac.jp/npocenter/scarchive/sc/file/report01.pdf
- Percy-Smith, J. eds. (2000) Policy responses to social exclusion: towards inclusion?, Buckingham ; Philadelphia : Open University Press

参考文献

- Putnam, R.(1995), Bowling alone: America's declining social capital. Journal of Democracy, 6 (1), 65-78.
- Putnam, R. (2000), Bowling alone: The collapse and revival of American community, New York: Cimon&Schuster（柴内康文訳［2006］『孤独なボウリング―米国コミュニティの崩壊と再生』柏書房）
- 滋賀大学・内閣府経済社会総合研究所　共同研究　地域活動のメカニズムと活性化に関する研究会(2016)「ソーシャル・キャピタルの豊かさを生かした地域活性化」 https://www.esri.cao.go.jp/jp/esri/prj/hou/hou075/hou75.pdf
- Social Exclusion Unit（2003), Making the connections: Final report on transport and social exclusion, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf
- Stanley, J., Lucas, K., (2008), Social exclusion: What can public transport offer?, Research in Transportation Economics, 22, 36-40
- Stanley, J., Vella-Brodrick, D. (2009), The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport, Transport Policy, 16 (3), 90-96