

コメントへの返答

運輸総合研究所
チン シイ
覃 子懿

コメントへの返答1

・1. 「相関関係」➡「因果関係」

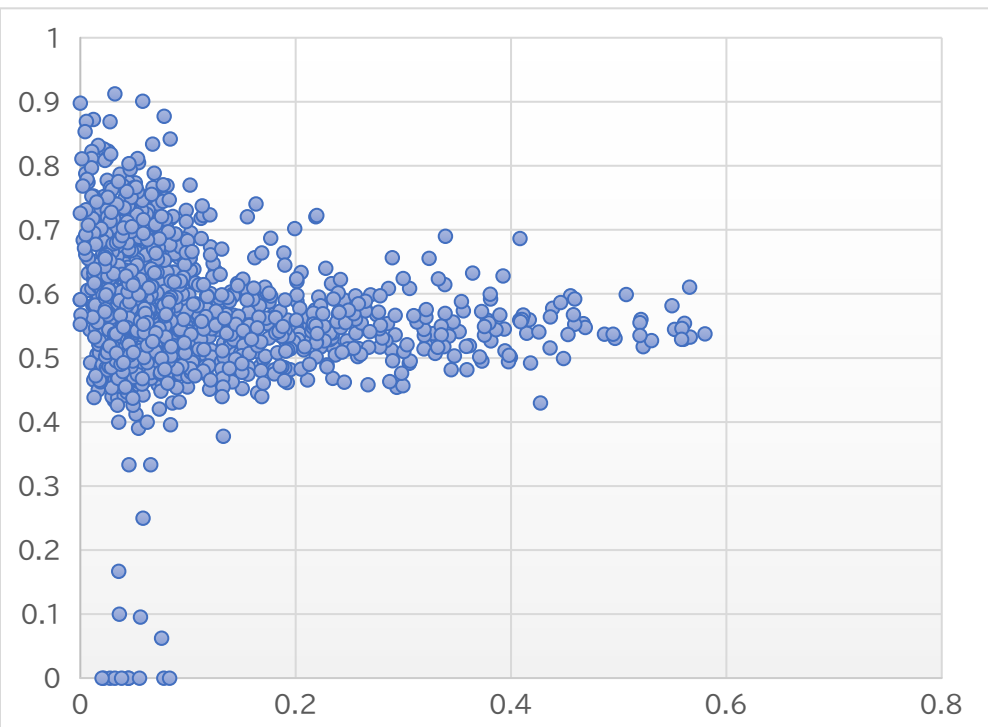
本研究の限界: 今回利用のデータはクロスセクションのデータのため、因果関係の証明はできていない。

今後の課題:

- ①データ上の改善点: 時系列などのデータで因果関係の解明
- ②分析方法上の改善点: 傾向スコアマッチング、操作変数法など

コメントへの返答1

補足： 投票率のみでの分析



プラス有意

被説明変数:投票率

	全国 (1)	DID人口率50% 以上(2)	DID人口率50%以下 (3)	DID人口 = 0 (4)	高齢化地域 (5)
公共交通利用水準	8.6676 ***	10.6033***	18.0772***	-13.2944	-37.5154
高齢者率	23.8003 ***	13.4941**	24.6737 ***	19.7932***	-20.5350
一人当たり学校数	2078.267 ***	5361.946***	3572.759**	1750.45***	-258.4377
歳出	-1.5614***	-1.1932***	-0.1429	-1.4387***	-1.0988
N	1741	463	368	892	250
R-squared	0.2617	0.2008	0.0779	0.1804	0.1199

- 投票率での分析結果も同じく、全国の市町村において、都市部と郊外部においては公共交通とSCの相関関係が確認できたが、農村部においては確認できでない。

コメントへの返答2

・ 2. 公共交通の利用頻度のダミー変数の分類について

①頻繁に公共交通を利用するグループ(481回以上)を考察する目的:

日常の通勤通学以外に公共交通を利用するのが、社交(友人と食事や活動参加)などの目的である可能性が高いため、週5日以上または一日中2回以上公共交通を利用するケースを考察することにしました。

②通勤目的の公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成:

海外での先行研究では、通勤目的の公共交通利用もSCにつながる可能性を提示

< Graham Currie & Janet Stanley (2008) Investigating Links between Social Capital and Public Transport, Transport Reviews >

しかし、日本の通勤文化は海外と違うため、この点について、今後の追加分析が必要と考える。

コメントへの返答2

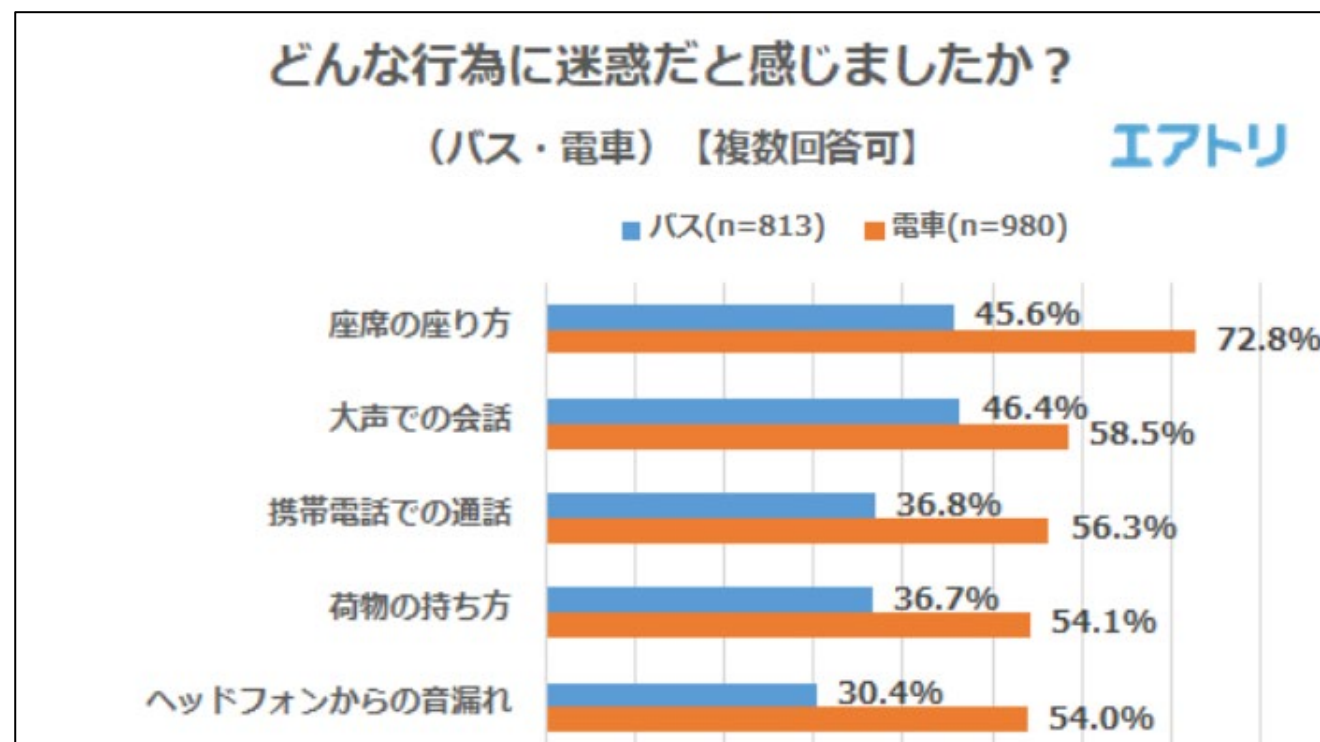
③電車やバスなどで人とのコンタクトが発生し、コミュニケーション促進の可能性について

公共交通機関利用時のマナー:
 車内での会話を控える文化。

地域の差異:
 都会部の電車 ↔ 地域のコミュニティーバス

例:地域のバスなどで、知り合いやお隣さんとの会話;観光地域のバス内の会話など

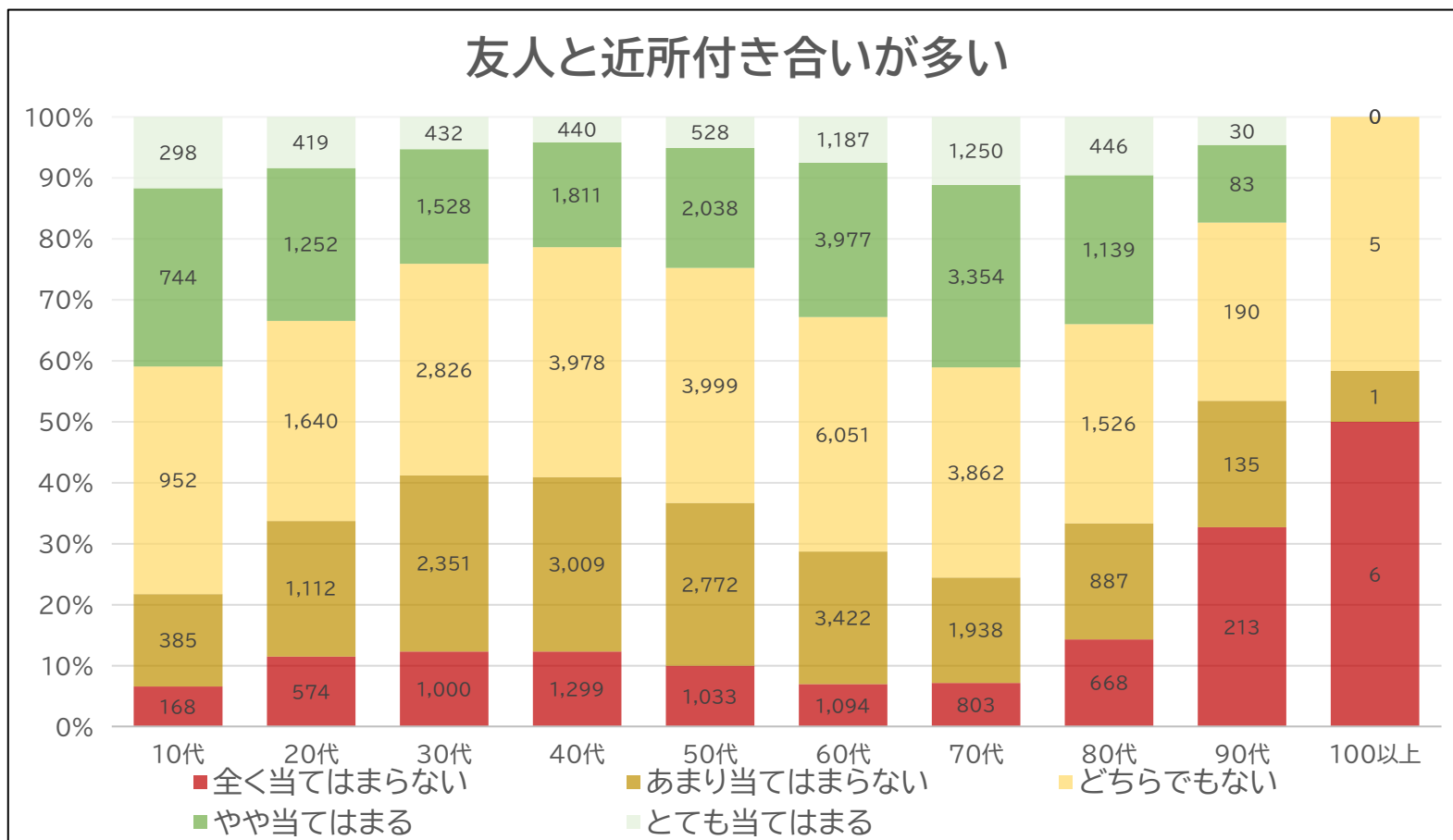
バス停と駅の機能:
 駅やバス停でのインターアクション



出典:総合旅行プラットフォーム「エアトリ」を運営するエアトリは、10~70代の男女1,133名を対象として実施した「公共交通機関のマナー」に関するアンケート調査:<https://news.mynavi.jp/article/20190907-881835/>

コメントへの返答3

3. 結合型ソーシャル・キャピタル(Bonding Social Capital)と橋渡し型ソーシャル・キャピタル (Bridging Social Capital)について



今回利用のアンケート調査の 限界:

友人との付き合い:ブリッジング型



近所付き合い:ボンディング型

交通種類によって、違う種類の SCが醸成される可能性:

地域内のつながり

↳ コミュニティバス

地域外とのつながり

↳ 電車