



「社会経営ジャーナル」論文

論題=Title	村上市における高齢者の「交通の連続性」問題
著者=Author	佐藤八重子
雑誌名=Citation	社会経営ジャーナル,2013, Vol.1, p.21-32
発行者=Publisher	放送大学社会経営研究編集委員会
ISSN	2188-1073
巻=Vol.	1
ページ=pages	21-32
発行年=Issue Year	2013
URL	http://u-air.net/SGJ/pub/20131101J-Sato.pdf

社会経営ジャーナル

村上市における高齢者の「交通の連続性」問題

佐藤八重子

1. 問題の所在

高齢者が日常生活の場で自由な交通を確保できるためには、どのような問題が存在し、どのような整備が行われる必要があるのだろうか。この小論では、新潟県北部に位置する村上市における高齢者の移動手段問題を事例として取り上げ、その問題の所在を指摘し、解決の方向性を研究することを目的としている。村上市は、県内最大面積で過疎・積雪地域も含む、人口約6万5千人、高齢者が3割を超え、主に農山漁村地域と城下町跡の市街地からなる地方都市であるが、この村上市の現状を調べた結果、高齢者の自由な交通を確保する上で、必要な移動手段の整備が不十分であり、高齢者生活における私的領域から公的領域に至る「交通の連続性」の確保が緊急の問題であることがわかった。そこには、高齢者が直面する、いわば「交通の非連続性」という特有の問題があるのではなかろうか。この問題の提起が本研究の中心的課題である。

私的領域と公的領域の間における「交通の非連続性」問題は、地方都市における公共性の問題を突きつけている。たとえば、村上市では、降雪期積雪が生じると、私的領域と公的領域の間に断絶が生ずる。つまり、一方において、公共に属する歩道や車道の除雪が、道路法に基づく道路管理者による除雪作業では不十分な場合があり、他方において、玄関や門扉などの私的建造物からの出入り口と歩道や車道が接している造りの居宅や施設では、除雪車の吐き出し

た圧雪が出入り口を塞いだり、歩道と出入り口の間に盛りあがったままの路面が出現したりする。積雪問題が公私の間を分断している。従って、積雪を散水により消雪を図るような、自前の消雪設備を設置している居宅や施設がある。また多くの居宅や施設は、スコップやスノーダンプで人力の除雪をしている。このような公的除雪の不十分な状態は公私領域を分断し、そこでは住民の「交通の非連続性」を引き起こしていると考えられる。もし公的消雪設備が設置され、それにより公道が融雪されるならば、自宅前からの出入りという私的効用以外の一般の通行も容易にするという社会的貢献があると考えられる。また、出入り口の広さに応じて、広い範囲で歩道や車道を除雪する個人もいる。その場合も、私的効用以外にその前の公道の通行に利便を供与している。つまり、「交通の非連続性」を解消することで、公私領域の断絶が消えてなくなることになるだろう。

このような状況での除雪という設備や行為は、私的効用を目的に私的に準備されている財やサービスであるにも関わらず、その効用から公共財や公共のサービスとなる可能性がある。道路の除雪による「交通の連続性」の確保において、このような公的でもなく私的でもない領域が存在すると考えられる。この「交通の非連続性」問題は、これまで公共交通の政策に関わる研究においては、いまだ明示されているとは言えない問題である。

以下に続く各章において、筆者が2008年に実施した村上市内での実態調査『消雪設備の整備の有無と外出の選択』と、『村上市地域公共交通総合連携計画』を事例とし、経済・社会技術・法学の視点から、「交通の連続性」確保の具体策を調べ、そこに見られる中間的な事象の公共性を考察している。それと共に「交通の連続性」の確保の実状と意義も明らかにすることにする。

その結果から、「交通の連続性」の確保不備に対して、村上市のような過疎・高齢・積雪地域を有する地方都市における基盤整備となる、道路の除雪対策について、居宅や施設の出入り口と公道とが接する場所の除雪、という問題を解決する試案を提示する。なお、この研究で用いる「高齢者」とは、65歳以上の人口層を表す。『村上市高齢者保健福祉計画』³³⁾によれば、将来人口の推計で2年後の平成26年には人口の33.4%が高齢者になる予測である。(推計作成が平成20年)その内後期高齢者が55.3%となり半数以上を占めることになる。また、40歳から65歳の生産年齢人口は一貫して減少が続くと見込まれている。さらに『外出のための移動』に焦点を当て、移動の手段を「交通手段」或いは、「交通」と表現する事にする。

2. 村上市における高齢者の移動に関する施策の問題点

(1) 「交通の非連続性」問題の提起

高齢者が、私的生活空間と公的な空間の間を移動する時に、そこに公私の接点が存在し、この接点において緩やかな移動が必要になるが、高齢者の場合にはここに「交通の非連続性」を引き起こす恐れがある。

筆者が本研究で指摘する「交通の非連続性」とは、次の様な事象である。それは、居宅の戸口から一步出た処であるその間口に接している、路面や空間の接点において、色々な障害が生ずるために、外出が制約される問題である。この点については、岡が『都市と交通』⁶⁾において、問題にしている。岡は「通勤のような移動を『線交通』、その他の比較的短い距離をあちこちへ往来する動きを『面交通』と、私はよんできた。都市に生活をする人間にとって、交通のこの二つの機能はともに必要である」と言う。「線交通」はある

目的地へ直行するために通過する交通であり、「面交通」は目的地が定まらない買い物(ウインドウショッピングの様な未確定な移動が必要な場合)や、一つの目的地だけでなくあちらこちらの目的地へ移動するような交通が考えられる。まさに通常的生活の中の交通である。

岡はその連続性のある全工程を、サブシステムの組み合わせとして考えていて、その展開を歩車共存の原理に関心を寄せながら考察している。同書には、「はじめに 盲点としての連続性」と題した次の様な一節がある。「ことに公共交通機関をその道具として使おうとするときの交通ルートには、非連続的な壁が、いたるところにあるといわざるを得ない。特にその壁が目立つのが、ある交通手段と他の交通手段との接点、そして徒歩の環境である。考えてみると、接点と徒歩との環境というのは、これまでの交通計画や交通行政から全く抜けていた点であった。——略——。しかし、電車やバスや自動車道路は、ドアとドアとの間の全体のシステムからみれば、そのサブシステムにすぎない。これに接点や歩行環境という別のサブシステムが組み合わされて、はじめてトータルの交通システムが完成する。計画や行政の盲点になっていたこのサブシステムの連続性が低いがために、利用者は長い間、不便な移動を強いられるか、自らの知恵でそれをうめるか、あるいは自動車の様な連続性のより高い他の手段を選択してきたと言えるのではないかと主張されている。また、岡は同書で「交通の連続性」を「サブシステムの連続性」という観点から考察し、東京の様な大都市の交通状況に対しての提言と しているが、その接点と徒歩の環境に見られる公共性の問題には、眼を向けてはいなかった。もちろん、岡は一般的な交通手段について述べたのであって、村上市における降雪・積雪についても考慮していない。地域の交通にはその地域特有の環境が背景

にあることを前提に対策を検討していくことが必要である。

(2) 「交通の非連続性」についての各分野の先行的研究

次に、重層的に複雑で、多様化した社会を迎え、「交通の非連続性」に関する関心が新たな概念形成に関与している事を、経済学、社会技術、法学という3つの先行研究から明らかにしたい。

第1に、経済学の外部経済の概念を手掛かりにして、消雪設備整備の意味について考えている先行例である。この事例は2008年筆者が実施した村上市K町区内の居宅高齢者を対象とした『65歳以上の方の日常生活における、移動手段と環境についての、実態調べ』から得られたものである。

その調査結果から確認できたのは、降雪・積雪地域では、高齢者が玄関口から目的地に至る「非連続」問題を解決することによって、様々な派生的な潜在需要を発生させるのをみることができたことである。その一部は、消雪設備として市場化されていることであるが、さらにその潜在需要として、この消雪（融雪）施設に関する適切な供給がなされるなら、高齢者の外出や、その目的となる活動などの社会参加の機会の需要を生む可能性があり、自力で外出することが維持できることで、健康寿命の延伸にもなり医療費や介護費用の軽減にもなるという外部経済効果を生む事がわかった。そして、その調査から見えてきた「消雪（融雪）」による効果の存在が、私的領域と公的領域を連続させることが確認できた。

第2に、社会技術の視点から、土木工学分野の、藤井聡「総合的交通政策としてのモビリティ・マネジメント：ソフト施策とハード施策の融合による持続的展開」²⁴⁾を参考に、2000年代に入り議論されている「モビリティ・マネジメント」の概念を基にして、村上市の交通の施策を「交通の非連続性」の問題解決の視点から考察した

い。

ここで、「モビリティ・マネジメント」とはどのような考え方だろうか。藤井論文では、土木学会2005年発行の「モビリティ・マネジメントの手引き」に提示されている定義を採用している。つまり、「ひとり一人の移動（モビリティ）が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策」であると考えられている。村上市におけるモビリティ・マネジメントの概念からみると、『村上市地域公共交通総合連携計画』³⁶⁾の中にも「非連続性」問題を認める事が出来る。それは計画の重点施策4つのうち次の3点である。「Ⅱ. 地域に適した運行方法の導入；デマンド型（予約乗合）交通の運行、Ⅲ. 公共交通のわかりやすい情報提供；公共交通ガイド等の作成、配布、Ⅳ. 地域住民による検討体制の構築；運行の見直し基準の設定、地域住民による運行評価」である。そしてその計画に基づく実践の中において、デマンド型交通の利用が3カ月間にわずかだが増加したという、一見私的な活動と見える「自発的な行動変容」と言う活動、それを促進する「モビリティ・マネジメント」が、個人的には解決できない「交通の連続性」をめぐる公的な解決による結びつき、さらに公的なモビリティの向上につながる可能性を見出すことができる。また「モビリティ・マネジメント」が、交通政策として公的な立場で展開されつつも、私的領域と公的領域の間を、上記重点施策ⅢおよびⅣなどの手段によって、相互交流しながら生じる事象を含んでいることも指摘できる。

第3は、法学の視点からみると、「交通の連続性」の問題解決に関する実状に関する研究が見られる。交通権を主張する交通権学会に参加する土居靖範は「地域公共交通再生への政策課題」²⁰⁾の中で、次の様に述べている。

高齢者には、外出時公共交通機関の乗降場所迄どの様にしてたどり着けるか、居宅や目的地と公共交通機関との間の交通手段や環境がどの様な状況であるかは、外出という行為を実行するか否かの選択の条件にさえなる。それは、2008年7月筆者が村上市K町区にて実施した『65歳以上の方の日常生活における、移動手段と環境についての実態調べ』からも明らかだった。そこには、交通における非連続性が問われている。

村上市では、厚生労働省の『基本チェックリスト』³⁶⁾の結果を基に調査抽出された高齢者（65歳以上）は、介護保険事業の一次予防事業対象者とされる元気だが積極的に廃用症候群予防が必要な人は約9千人、より介護予防の必要度が高い二次予防事業対象者が約4千人で計約1万3千人。人口約6万5千人のうち老年人口が約2万1千人で、その約半数に及ぶ人が介護予防の視点からの事業対象者であり、その事業参加への交通施策は、対象者規模からすると優先度のかなり高い事柄である。

これらの事業対象者は、心身状態、生活環境も多様だ。外出においては、経済的交通費の支払い能力、移動手段保有状況やその操作能力の違いもあろうが、見逃せないのが公共交通機関の乗降場所迄どの様にしてたどり着けるかの徒歩の環境の違いだ。その違いを如何に「交通の連続性」の確保のために望ましい状況にしていくかが求められる施策であると解釈できる。しかし、先述した村上市の諸計画を詳細に見ると、補修や補強というこれまでに建設してきた公共の構造物という物体に手を加えるという考え方や、それらを国や近隣自治体と連携する国や県の事業として行っているハード施策で、「交通の連続性」を実現する上での徒歩環境や高齢者の健康寿命延伸に直接関与しそうな施策は、歩道等整備・狭あい道路舗装と交通安全施策にみられたのみである。（資料Ⅱ参照）それらによっ

て解決してきた事とできないでいる事の間にはどの様な問題が潜むのか。その検討が必要だがそれはなされていない。

「資料Ⅱ」
(表ウ)

第1次M市総合計画 前期実施計画			
基本目標4に対応する施策と事業名	事業の目的	事業の概要	掲載法令
4-1-2 幹線交通網の整備促進； 幹線道路整備事業	交通需要に対応した交通ネットワークを充実し、周辺地域間の連携と交流を図る。	幹線市道整備。地方道路整備事業（交付金）	道路法
4-1-3 安全・快適な生活道路の整備推進；市道整備事業	地域の実情に即した安全・快適で機能的な市道整備を進め、生活環境の向上を図る。	市道の新設改良・舗装新設・橋梁新設改良・防災対策（崖崩れ、雪崩等）事業	道路法
4-1-4 人にやさしい歩行空間の整備推進；歩道等整備事業	歩道整備および狭あい道路の舗装整備を進め、人にやさしい歩行空間を確保する。	歩道等整備・狭あい道路舗装	道路法
4-1-5 道路の適正な維持管理の推進；道路対策事業	道路施設の適正な維持管理、および橋梁の予防修繕により施設の延命化を図る。	道路施設の改修・修繕、橋梁点検業務、橋梁長寿命化計画策定、橋梁修繕・改修。	道路法
4-4-1 交通安全対策の推進；交通安全対策一般経費・交通安全対策施設管理経費	交通事故の減少と交通安全思想の普及を図る。道路を利用する全ての人が安全で安心して進行できる交通環境づくりに努める。	交通安全指導員による交通安全指導及び、交通安全思想の普及・交通災害共済事務・駐車場等の維持管理・交通安全関係団体補助・道路反射鏡（カーブミラー）の設置及び維持管理	交通安全対策基本法
4-6-2 良好な市街地の形成 県道改良事業負担経費	整備中の郡市計画道路の事業促進し、良好な市街地の形成を図る。	県道事業に対し、事業費の一部を負担し事業を推進する。道路改良、用地及び建物補償	都市計画法
4-7-1 生活交通確保対策事業 生活交通確保対策事業	既存のバス路線を維持し、市民ニーズを把握し、持続可能な交通体系の構築を図る。	バス事業者への補助金の交付M市地域公共交通活性化協議会・デマンド型交通、コミュニティバス等の運行（実証運行）利用環境等の整備	地域交通活性化法

（『第1次M市総合計画2009-2016 基本計画・実施計画（前期）』を基に筆者が作成）

（4）『村上市地域公共交通総合連携計画』にみる施策の変化

この節では、『村上市地域公共交通総合連携計画』にみられる、高齢者の移動と交通の施策を調べることにする。高齢者の移動問題については、高齢社会の進展に伴う公的施策の取り組みとして重視されており、これまでも検討されてきている。

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）』が施行されて、国を挙げての、地域公共交通の新規事業が次々と展開されている。村上市でも、この流れに乗るように法定協議会の下で『村上市地域公共交通総合連携計画』を平成23年度末に策定した。高齢者の「交通の連続性」という視点でこの計画

により進行中の取り組みをみていくことにする。

計画に基づく社会実験として、既存路線バスの空白地域への区間延伸運行、市街地循環バスや農山村地区と中心市街地との通院限定（1地区のみ域内買い物可）デマンド型乗合タクシー運行が平成23年10月開始された。計画は平成23～26年度にわたる。平成23年度実証実験の中間評価において検討されたのは、バス利用料金の調整とデマンド型乗合タクシー利用問題が中心であった。デマンド型乗合タクシーでは利用者は目標よりかなり少数ながらも要望意見がより具体的で関心が認められ、3か月間だが若干利用数増加傾向もあった。それを受けて平成24・25年度において、デマンド型乗合タクシーは継続と実施地区増加がなされ、利用勧奨と事業の周知に注力している。

木谷は、『移動制約者と交通サービス』¹⁵⁾において、交通サービスを提供するためには評価（evaluation）のためのフレームワークが必要であるとするバニスターの公平と効率についての議論を紹介し、自動車を自分で運転することができる人以外で、経済的な理由以外の制約がある人に対する交通サービスとしては、ドア・ツー・ドア・サービスが適しているということを提示している。上記によって、このようなデマンド型交通の必要性が確認できる。

さらに、木谷¹⁵⁾は、英国の規制緩和後の移動制約者の交通サービスの状況に批判を加えたバニスターの議論を引用し、次の様に述べている。「規制緩和から10年後の1995年に書かれたバニスターの論文によると、そうしたサービスは主としてボランティア活動に依存しているという。ボランティア活動に依存することは好ましくないという前提の上で自由化による民間企業の活動範囲の拡大を期待したバニスターは、その要因を自治体による公平概念を考慮したSTS等の導入のための交通アセスメントが遅れたことにあると

する。このバニスターの議論は現在の日本の現状に当てはまる部分があるように見える。」この木谷の指摘には、公共交通を担う役割が、私的な活動か公的活動かに関する問題も含まれている。

この考え方を援用すれば、村上市における「交通の非連続性」問題は、これまで述べてきた施策、特にデマンド型乗合タクシーの普及を促進させることで、『徒歩』以外の移動手段においては、かなり解決できる可能性が出てきたといえる。

3. 公的・私的領域の中間に生じる高齢者の「交通の連続性」問題（結論）

（1）「自宅前の消雪設備」に見られる「公私ミックス」論の展開

ここまでの考察を簡単にまとめると、次の様な事が明らかになったといえる。

第一に、高齢者の移動と交通の施策をめぐる、政策の盲点とも言える、「交通の連続性」を確保する要因を明らかにしてきた。それは、降雪・積雪期に見られた各出入口前の消雪設備の有無に典型的に顕われている。このことは、結果として一年の半分近い期間に及ぶ降雪・積雪期のある地域では、高齢者の移動と交通の効用を左右する問題となっている。

第二に、この交通の非連続性問題は「徒歩環境」の問題に集中的に顕われており、戸口から戸口へという移動手段の連続性を確保することが重要な意味を持つことが認識できる。高齢者が、最初の一步を踏み出す出入口と道路の接する処で生じている問題が重大な意味を持っている。さらにそれは、自動車乗降のような戸口から戸口に接続し易い手段が、安全にかつ快適に乗降できるためにも、欠かせないことであるが、その事象は、雪国の諦めからなのか、公的な施策の対象として重要であるとは認知されないで見逃されている

ことでもあった。以上のように、高齢者の「交通の連続性」を確保することが、その要因の適切な作用を引き出し、高齢者の健康寿命の延伸と地域の活性化のために、重要であることが明らかにされた。

これまで、高齢者の交通連続性作用を引き出す方法として、Ⅱで提示したように、市場経済に委ねる方法が、考えられて来ている。つまり、この点については、自宅戸口から自宅前の公道の歩道部分を消雪するための「自宅前の消雪設備」として実現されてはいた。けれども、従来は私的財であると考えられて来たという経緯が存在する。

しかし、その社会的効果についての正当な評価は未だなされておらず、社会的余剰は依然として小さいとされたままに終わっているといえる状況が見られる。そこには、高齢者をめぐる格差の拡大という問題も潜伏しているとも解釈できるかもしれない。それは私見によれば、市場経済に委ねる以外にも、解決することのできる方法が有るという問題提起への、気づきが無かったからであると考えられる。そして、その要因と解決策が見過ごされて来た背景には、公的な事象と私的な事象という二分法では説明のつかない、公共性の問題への課題がある。

小論の前のほうにおいて、「交通の連続性」の確保に関わる議論について、経済学・社会技術・法学の視点から前述したが、そこにも、個人の問題である私的な便益（効用）がもたらす公的な便益（効用）が有ること、個人的な問題の解決が公的な効用に、意図されずとも繋がっていることを見出し、それらが、公的か私的かと明確に区分のできない事象であることが確認された。

ここでは、その前提として、一般には私的な財と認知されている『自宅前の消雪設備』の様な、身近な生活の設備の役割について考

えてみたい。私的な各戸の出入り口周辺の積雪を、除雪や融雪する事は、それを整備するかしないかは、私的な問題ではあると現在考えられている。ここで住民が困るのは出入りの際の困難を受けるその出入り口利用者である持ち主なのであるが、実際のところそれだけだろうか。

例えば、郵便局員が出入りする際を想定してみるとよいが、公共的な迷惑が生じている場合も想定できる。郵便局員が地域の配達に要する時間が延長され到着を待つ他の郵便受信者への迷惑が生じる事もある。あるいは、融雪のために私的に設置した消雪設備から放水される水が隣家との境界で凍り深い冷たい水溜りができて通過ができ難い事もある。これは誰の責任になるのだろうか。自由な通行が妨げられるのだから、訴訟でも起こそうか・・・、となるかもしれない。その際誰を相手にするのだろうか・・・。このような事象は、消雪以外でも幾つか浮かぶ。例えば個人宅の生垣の枝ぶり加減で、酷暑の下その脇の道を通行人には、涼しくもある。これは私的な財が公的な貢献を果たしていることになる。屋根から延びる軒先もそうだ。その恩恵に対して、通行人はいくらかでも支払いをする必要は生じない。各戸の前の花壇が美しい。その観覧費用を請求する家もあるのだろうか。その様な話は聞かない。近年の景観法の制定にみられるように、私的であるが、公的な貢献度のある事柄が注目されている。或いは、公的な財やサービスであるが、私的な貢献度があることも同様にあるとも考える。公道の洗浄車による清掃は、土埃が各戸の入口に入りこまない事に貢献する。それは税金で負担している。というが、間口の広さはかならずしもその額に比例しない。下水道は、公共事業である。各戸の使用した排水を流すために本管に繋ぐのは私的な財として支払いが生じる。接続迄の管の距離で負担額が変わる。そしてつながった後は、その汚水の度

合いがどの様な程度でも、負担金は流した量とは無関係になる。それらは公共性が高い事であるから、公的に洗浄をしているのだと言い切れるだろうか。汚染の度合いに対する責任は、浄化施設で公的に一律に負担している。使用量の違いは問われないで支払いが決まる。浄化槽の場合には、各戸がその規模や汲み取り量に応じて負担額が決まっていたのである。

このように人々の生活における事象には、私的公的に分担しきれない事柄が数多く指摘できる。この現象は、市場だけ、政府だけ、個人だけで対応しきれない事、とも言える。

坂井¹⁷⁾は、「生活政策論序論——「公私ミックス」論あるいは「公私分担」の基礎原理は何か？——」において、「公私ミックス」論あるいは「公私分担」論の基礎論の原理的な議論の展開を試みている。ここでは、Ⅰ、Ⅱで明らかになった上記の事柄が提示する公共性についての問題を、坂井の議論を基に「公私ミックス」論の視座から再考することにしたい。

通常は、福祉について考える機軸というのはそれぞれ公か私か、営利か非営利かという独立した尺度で論じられるような議論が多い。けれども、この状況について公私ミックスのなかで、それぞれ三つの軸を混合的に重なるものとして議論できる図式を提示している。この論文では、エヴェルスの功績が評価され、その図式を一部未完成にしていた事も添えて、「つまり、エヴェルスは公—私軸と、公式—非公式軸はほぼ同じものと考えている節がある。しかし、ここが重要なところだと思われるが、実際には位相の違った三本の軸が解析できて、いわゆる公—私問題というのは、それぞれ異なる軸ごとに、まさに『ミックス状況』を造り出していると考えられる。もちろん、この点はまだ演繹的な推論の段階にすぎないので、これをどのように考えたらよいのかという意味の問題と、現実の比

較を図るという帰納的な問題が残る。けれどもそのときには、このような三本の軸に従ってさまざまな現実の働きを解析できるのではないかと考えられる」と指摘されている。

この論点は、先に述べた、私的であって公的な、公的であって私的な問題の事象に、適用できる。まさに「公私ミックス」な状況であり、次に述べるように、「消雪設備」の議論にも応用できる。

(2) 準公共財概念としての「自宅前の消雪設備」

ここで、「自宅前の消雪設備」という財について、私的財と考えるのか、それとも公共財と考えればよいのだろうか。経済学的アプローチに従えば、公共性をもつモノやサービスのことを「公共財」と呼び、「私的財」は「排他性」・「競合性」のどちらも満たす性質のものであるとされる。私的財と純粋公共財の中間的な財を「準公共財」と呼ぶ。「自宅前の消雪設備」は、どの性質を色濃くもっているのだろうか。

神事⁸⁾によれば「個人が自発的に公共財を供給する要因として、個人が利他的な動機をもつ場合や、財が公共的価値と同時に私的な価値をもつ場合（その様な財は半公共財と呼ばれたりする）などが考えられる。」しかし、現在「自宅前の消雪設備」は所有者により「半公共財」という認識は無く利用されている。私物として各個人が、冬期の設置や修理点検もしている。もちろん使用する水源は自宅の水道の蛇口か井戸からである。効用を期待する範囲は自宅前の通路を維持するだけである。しかし、その財を使用することは、多くの人にその効用を分配していることになる。まさに社会的効用が高いと解釈できる。林¹⁰⁾によると、「この行動のことを『フリーライダー（ただ乗り）』という。そしてすべての消費者がただ乗りしようとして少ない負担しか受け入れないとすれば、この公共財は

供給されなくなってしまう。たとえその様な結果になって、最も損をするのは当の消費者自身だとしてもである。これが公共財の供給に市場が失敗するという意味である」とある。

つまり、上記に従えば、「自宅前の消雪設備」が本来は公共財的な性質を持っているにもかかわらず、他者によってただ乗りされるとも解釈できる。しかし他方において、これらの指摘が存在するにもかかわらず、「自宅前の消雪設備」は、ここ10年位を振り返ると、減少するはずであるのだが、事例の調査地区においても他地区においても、実際には増えている。

そこには、どのような理由が考えられるのだろうか。私的財であれば、あるいは純粋公共財であれば、「ただ乗り」されれば、供給は減少するだろう。けれども、消雪設備のように実際には増えているものも存在する。これらの場合には、ただ乗りによる費用負担を上回る社会的ニーズが存在し、私的に供給されながらも、公共的意味を持っているという結論を導くことができる。以上で見て来たように、高齢者の移動手段については、私的領域から公的領域に繋がる接点において、「交通の非連続性」問題が生じる可能性が存在する。これを解決するには、私的負担と公的負担を組み合わせることによって、社会の中の準公共性問題に対処することが可能となるであろう。

本論文の冒頭で指摘したように、積雪問題が公私領域の間を分断している。ここでは従来から、積雪を散水により消雪を図るような、自前の消雪設備を設置している居宅や施設が多い。あるいはまた、多くの居宅や施設は、スコップやスノーダンプで人力による除雪を行っている。除雪の不十分な状態は公私領域を分断する可能性があるし、そこでは住民の「交通の非連続性」問題を引き起こし、住民間の交通・交流を阻害している。もし私的・公的消雪設備が十

分に設置され、それにより融雪が促進されるならば、自宅前からの出入りという私的効用以外においても、一般の通行も容易にするという社会的貢献があると考えられる。このように、私的効用以外にその前の公道の通行に利便を供与していることを正当に評価すべきであろう。つまり、「交通の非連続性」を解消することで、公私領域の断絶が消えてなくなり、そのことは公共の利益を生み出していることになるだろう。

このような状況での除雪という設備や行為は、私的効用を目的に私的に準備されている財やサービスであるにも関わらず、その効用から公共財や公共のサービスとなる可能性がある。道路の除雪による「交通の連続性」の確保において、このような公的でもなく私的でもない領域が存在すると考えられる。この「交通の非連続性」問題は、従来から公共交通の政策に関わる問題であるにもかかわらず、いまだ明示されているとは言いがたい問題である。

(3) 「自宅前の消雪設備」の供給に関する提言

最後に、村上市の高齢者が自由な移動と交通を展開するために、1年の半分近い積雪や降雪のある時期について、現状を改善する方策が不十分であり、さらなる公的な対策が必要であるという提案を示したい。居宅や施設の出入り口と道路の接する路面の積雪解消を実現できる方法として、既に利用されている「自宅前の消雪設備」の利用をより大きくすることで、さらに公共財的に活用できる財のひとつとならないかについて、もう一度検討し、二つの点についての提案を以下に提示する。

第一に、私的な使用が最大の利用目的となっているので、購入に関しては、私的な負担とする。けれども、第二に、公的な施策への提言として、「自宅前の消雪設備」の公共性を認め、費用の負担能

力に応じて一部を公的財源で補助することが必要である。助成額の上限は、間口の広さと積雪の高さの平年の平均値を基にして決めることもあり得るかもしれない。実際の支払い額に応じて助成額を決める。全戸を対象に助成することができるであろう。

実際のところ、設備の実現がなければ、もちろん支払いは発生しない。従って、実態に応じた支払いになる。このようにすれば、設備の消雪能力が高い事が求められるので、社会における技術革新への動機付けも期待できる。一自治体で対応するのではなく、国がその財源確保をするのが公平性の観点からも望ましいと考える。全国的な市場での設備供給にする事で、規模の経済が作用すると、積雪が半年近くある地域は全国では大きい需要になるので、普及当初は価格が上昇する可能性もある。しかし、費用の助成があることで、需要が増加されるのならば、供給量も増えて価格は下がる。耐用性の財で、冬期限定であるので、可能ならば季節限定の借用（リースタイプ）による供給も検討できる。これにより価格が下がる誘因になれば、さらに望ましい。人口減少社会とはいえ、高齢者は確実に増加し、その自立性が求められている。健康維持に歩くことを日常的に増加させようという志向性は見られる。そのため消雪により徒歩環境が1年の半分以上で改善されるなら、その効用を求める需要は増大し、その規模の拡大は期待できると考える。

引用・参考文献

- 1) アマルティア・セン、大石りら訳『貧困の克服』、2002年初版第3刷、集英社、2008年6月、189pp。
- 2) 鶴飼信成 訳『市民政府論 ロック著』1968年第1刷、岩波書店、2007年、253pp。

3) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』、1974年第1刷、岩波書店、1998年、180pp。

4) 宇沢弘文『社会的共通資本』、岩波書店、2000年11月、239pp。

5) 大石 眞『日本国憲法』、2005年第1刷、放送大学教育振興会、2005年、295pp。

6) 岡 並木、『都市と交通』1981年初版、岩波書店、1986年、223pp。

7) 桑原武夫・前川貞次郎 訳『ルソー社会契約論』、1954年第1刷、岩波書店、2008年、236pp。

8) 神事直人「公共哲学の展開（Ⅲ）—経済学のアプローチ」、山岡龍一・斎藤準一 編著『公共哲学』、放送大学教育振興会、2011年2刷、248pp。

9) 土木学会 土木計画学研究委員会 規制緩和後におけるバスサービスに関する研究小委員会 委員長 喜多秀行 編『バスサービスハンドブック』、第1版、社団法人土木学会、2006年、433pp。

10) 林敏彦『改定版 経済学入門』2011年改定版、放送大学教育振興会、2011年、313pp。

11) 鷺田清一『叢書—倫理学のフロンティアⅢ 所有のエチカ』、2000年初版、ナカニシヤ出版、2007年、243pp。

12) 鷺田清一『時代のきしみ——〈わたし〉と国家のあいだ』、2002年初版、阪急コミュニケーションズ、2011年、245pp。

13) 板谷和也 [講座 公共交通と移動権 第2回[フランスにおける交通権の特徴と論点]、『交通工学』第46巻第2号、交通工学研究会、2011年3月、pp. 69-76。

14) 喜多秀行「高齢社会と地域公共交通計画」、『運輸と経済』第69巻第9号、運輸調査局、

2009年、pp. 15-24。

15) 木谷直俊「移動制約者と交通サービス」、『運輸と経済』第69巻第9号、運輸調査局、2009年、pp. 40-48。

16) 黒沢彬・後藤昌男・高森衛・宮下高「積雪寒冷地における福祉のまちづくり運動の歩みと課題 交通権110番と市営地下鉄に安全柵を設置させる取り組み」、『障害者問題研究』第33巻第3号(通号123)、全国障害者問題研究会、2005年11月、pp. 204-207。

17) 坂井素思 [生活政策論序論—「公私ミックス」論あるいは「公私分担論」の基礎原理は何か?]、『放送大学研究年報』第19号、2001年、pp. 1-17掲載。

18) 坂井素思「制度なるものと制度ならざるもの—経済制度の進化に関するひとつの試論」、『放送大学研究年報』第12号、1994年、pp. 41-56。

19) 坂井素思「生活政策と中間組織の生成」、『放送大学研究年報』第21号、2003年、pp. 75-104。

20) 土居靖範「地域公共交通再生への政策課題—地域住民の交通権保障は国と自治体の責務」、『住民と自治』通号571号、自治体研究社、2010年11月、pp. 8-12。

21) 土居靖範「[交通権]地域公共交通の役割—ひとと環境に優しい交通へ」、『経済』、187

号、新日本出版社、2011年4月、pp. 92-97。

22) 土居靖範「地域住民の交通権保障は自治体の責務—地域公共交通における自治体の役割」、『建設政策』131、2010年5月、建設政策研究所、pp. 9-13。

23) 中山 徹「地域における総合交通政策のあり方」、『建設政策』131、2010年5月、建設政策研究所、pp. 6-8。

24) 藤井 聡「総合的交通政策としてのモビリティ・マネジメン

ト：ソフト施策とハード施策の融合による持続的展開」、季刊『運輸政策研究』、第10巻 No.036 財団法人運輸政策研究機構、2007年spring。

25) 吉田樹「地域住民の生活を支える移動を確保する」、『人と国土21』第36巻第1号(通号652)、2010年5月、pp. 18-21。

26) 全国社会福祉協議会編、『図説高齢者白書』2005年版、全国社会福祉協議会発行、2005年、第8章老化と体力5 高齢者の歩行能力。

27) 国土交通省ホームページ、2011年4月26日交通政策で検索、「公共交通活性化総合プログラムについて」及び、総合政策局交通計画課、「地域公共交通確保維持改善事業について」。

28) 国土交通省ホームページ、2011年4月26日交通政策で検索、交通政策審議会—交通体系分科会—環境部会・地域公共交通部会、議事概要議事録。

29) 国土交通省ホームページ、2011年4月26日検索、交通政策審議会—陸上交通分科会—自動車交通部会—タクシーサービスの将来ビジョン小委員会・今後のバスサービス活性化方策検討小委員会・タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ、議事概要議事録。

30) 国土交通省ホームページ、2012年4月13日検索、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年6月21日法律第91号)最終改正：平成19年3月31日法律第19号。

31) URL
http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/meister/index.html、

2011年6月20日検索、「地域公共交通公共交通マイスター制度」。

32) 『第1次村上市総合計画』(平成21年12月策定 新潟県村上市)、

33) 『村上市高齢者保健福祉計画』（平成24年3月策定 新潟県村上市）

34) 『村上市都市計画マスタープラン』（平成22年3月策定 新潟県村上市）

35) 『村上市地域公共交通総合連携計画』（平成23年3月策定 新潟県村上市）。

36) 介護予防マニュアル（平成21年3月 個性労働省老人局老人保健課）

キーワード：public transport, impure public goods, quasi public goods, joint consumption, transport right, mobility management