

中山間過疎地域住民のソーシャル・キャピタル維持における 公共交通機関の果たす役割と課題

河原昂平

元筑波大学大学院生

本稿は、岡山県真庭市を対象に、過疎化が進む中山間地域の住民や高齢者のソーシャル・キャピタル維持・醸成にコミュニティバスが果たす役割と、その課題を明らかにした。アンケートや聞き取り調査をもとに統計分析を行った結果、コミュニティバスの継続的な運行は、情報やネットワークの拡大など社会的なつながりを生み出し、ソーシャル・キャピタルの醸成に効果があることが示された。また、地域やコミュニティに存在するつながりやネットワークがコミュニティバスに持ち込まれれば、ソーシャル・キャピタルのさらなる醸成が期待できることも示された。現状におけるコミュニティバスは、「移動手段」と考える人が多くを占める一方で、将来的な必要性は、2地区とも半数以上となっている。今後の高齢者の移動手段の担保や安全・安心な移動の環境構築に貢献し、移動時の「つながりの場」の提供など、重要な役割となると考えられる。

キーワード：中山間地域、ソーシャル・キャピタル、コミュニティバス、移動手段、高齢者

I はじめに

1. 研究背景・目的

我が国は現在人口減少が進んでいる。特に中山間地域では、産業構造の転換を背景とした生産年齢人口の流出やそれによる高齢化が苦境に拍車をかけており、急速な人口減少による地域内の各種店舗の閉店や都市部へ移動するための公共交通機関の減便、廃止が相次いだ。したがって、残っている住民の生活利便性は低くなり、健康問題から医療施設への定期的な通院の必要性は高まるため、生命を維持するための移動手段が必要となる（田中，2009）。さらに、モータリゼーションの普及とともに自家用車が急速に普及し、移動手段として自家用車が増加した。香川（2017）は、自家用乗用車を保有する理由や目的が、地域公共交通の衰退が著しい地方部を中心に、生活上「必要な移動手段」へと変化していることを指摘する。一方で、高齢者は運動機能低下等により自家用車の運転が困難となり、交通事故の可能性が増えるため運転

免許返納の動きもあり、公共交通はそれらの解決のための代替手段と捉えることができる（田中，2009）。そして、免許返納や交通事故など社会的に問題とされる部分を盛り込んだ議論も進んでおり（増山，2018；湯川，2008）、公共交通機関の導入が進み、バス事業者や行政、住民が当事者として地域交通について模索している（田中，2009）。

また、自家用車はもちろん便利かつ移動やモビリティに大きく貢献する一方（Gray et. al. 2006）で、自家用車でのトリップの3分の2が「孤独な運転」であり、自家用車での長距離の通勤が増加することでコミュニティ活動に参加する時間が減少し（宇都宮，2020）、地域の社会ネットワークが損なわれていることも示唆されている（Gray et. al. 2006）。つまり、公共交通機関の維持は生活行動の制約減少と歩数回数の増加につながり（宮崎ほか，2005）、高齢者の通院を含めた生命維持にもつながる（田中，2014）ことから、高齢者の事故などの社会問題を減らすだけでなく、高齢者を含めた人々の生活維持や社会的なつながりをもたらし、