

## 第 9 章 結論

## 9.1. まとめ

本研究では、福祉の向上を目的とするコミュニティバスの評価にむけて効用による評価に加え検討すべき **Capability** を用いた評価方法を提案した。

**Capability** を用いた評価方法では、**Functioning** の達成可能性をもととし評価しており、**Functioning** の達成可能性を指標として提案し、**Functioning** の達成可能性の調査方法を提案した。また、この評価手法をケーススタディ地区に導入し、「どのようなコミュニティバスが地域で必要とされているか」、「コミュニティバスを相対的に必要としている地域はどこか」を示し示すことを示し、この評価方法が有用であると結論付けた。

さらに、具体的に本研究の結果として得たことについて述べる。

コミュニティバスの運行のあり方を費用効果分析により考察した。コミュニティバスの整備効果の評価方法について、行政で行われているもの、研究として取り組まれているものを、レビューを行った。その結果、これらの評価方法では、主に「どのようなサービスを提供すれば利用されるか」または効果についての表現を定義し、効果を算出することにより望ましいコミュニティバスを評価しようとしてきた。しかし、福祉の向上を目的とするコミュニティバスの評価において、福祉の向上を目的とするコミュニティバスの評価を行う場合、福祉の向上を必要としている人を見定めることが重要であるが、これまでの評価方法では、回答が環境によって変化したり、個人間の状況について無視して回答を扱ってしまうため、困難な状況にある人を見誤ってしまう危険性を指摘し、コミュニティバスを必要としている人を発見し提供していくことを考えると、既往の評価方法だけでは不十分であることを示した。

そこで、社会福祉サービスの提供の方法が述べられている社会福祉原論をレビューし、福祉的な供給を行う場合には、価格がサービス提供の調整機構をなさないため、どのような人にサービスを提供すべきかを意図して調整する必要があることについて述べた。コミュニティバスにおいても価格がサービス提供の調整機構をなさないため、どの人にサービスを提供すべきかを明確にし、サービス提供の調整がうまく行われているかについて判断する必要があると指摘した。

ここまでをまとめると、コミュニティバスの評価の際には、「どのようなサービスを提供すれば利用されるか」という既往の研究で中心として取り上げられてきた視点と、「どのような人にサービスを提供すべきかを決定し、どのような人にサービスが提供できているか」という視点から評価しなければならないと提案した。

「どのような人にサービスを提供すべきかを決定し、どのような人にサービスが提供できているか」という視点で評価する際、人の状況を表現することが重要である。本研究では、**Amartya Sen** の提唱する **Capability Approach** を適用した。このアプローチでは、**Functioning** (物事ができることや環境にあること) をもちい、困難な状況の人を見落とさないよう留意しながら地域の状況を表現することができる。地域の状況を正確に把握することと同程度に、**Capability Approach** では、住民が「自分達の構築していく社会ではどのようなことが保障されていなければならないか」を討論する重要性が指摘されている。

そこで、コミュニティバスへの適用を考える際にも、住民でどのような移動を保障していくためにコミュニティバスを運行するかを討論することが欠かせない。住民が保障していくべき **Functioning** について討論を行うことを想定し、**Functioning** の達成可能性と **Functioning** の重みから、コミュニティバスをどこに運行しなければならないかを考察する情報源となる地域の移動のしやすさを評価する指標を開発した。

**Functioning** をどのような形で捉えるべきか述べられていない。そこで、様々なレベルで捉えられる **Functioning** を、コミュニティバスの整備効果という限定を行ったうえで、外出行動の達成可能性の調査を行うことによって明確にできるかと考え、地域で行う外出行動のセットを構成した。外出行動の達成可能性をすべて調査することは不可能であるので、調査可能となるように項目を取りまとめ、特に人の生活に関係する項目を選択し、アンケート調査で調査する方法を開発した。

**Functioning** の調査方法の検討の結果、「達成できる」「達成できない」との中間項として、「達成できるが困難が大きい」を追加し、質問することにより、現実を反映した値が得られた。また、得られた **Functioning** の達成可能性と回答者属性をクロス集計したところ、理論的に設定していた、「財」と「財を利用する能力」に関連するという結果が得られた。

以上の手法を、ケーススタディ地域での調査から、**Functioning** を用いた地域の移動のしやすさを評価する指標を算出し、以下について検討を行った。

- ・ 兵庫県洲本市をケーススタディでは住民における保障すべき **Functioning** についての討論がどのように行われるのかを考察するため、地域の移動の状況を **Functioning** の達成可能性指標で表し、これを提示することにより、住民が保障しなければならないと考えている度合いを各 **Functioning** の重みとして把握した。その結果、通院、日用品の買出しといった基本的な外出についてのばらつきが大きく、基本的な外出について保障を行うのかといった議論が今回設定したケーススタディ地域では必要であるということを示せた。
- ・ 吹田市千里山地区をケーススタディとして、地域の移動性を評価した。このケーススタディでは、比較的信頼のできる調査結果が得られたため、地域の状況の把握について主眼を置いた。対象とした地域では、公共交通のサービスレベルや買い物施設までの距離が地域によって、異なっていたが、現在の **Functioning** の達成可能性の状況は、調査対象地域全体で見した場合に、比較的均等であることが分かった。さらに、コミュニティバスを導入したときに、どの程度問題を解消できるかについて検討を行った。

「どのようなサービスを提供すれば利用されるか」という視点で評価については、これまでの研究で不足していた部分を中心に取り上げた。

ケーススタディとして、兵庫県養父町を取り上げ、コミュニティバスを必要としている人の存在を指摘した。このコミュニティバスで、利用されていない理由と考えられる問題点をアンケート調査から明らかにした。問題点としては、「運行本数が少ないこと」「歩く距離が長い」「乗換えがある」という点が指摘された。これらに対してサービスの改善～対策を行うことが可能かを検討した。

学校のスクールバスの利用を明らかにし統合の際配慮しなければならない点をあきらかにした。この点は機能統合を行い、ダイヤを決定する際の制約条件となった

利用者数を効果とし、費用を算出し、両者から、費用効果分析を行ったところ、コミュニティバスバス停の設置やバスダイヤを見直すことにより利用者数を増加させることができた。現在運行されているコミュニティバスについても、効率化が可能である可能性を示せた。統合化については、費用あたりの

利用者数は悪化した。これはサービスレベルを向上しなければならなかったためであり、統合以前のコミュニティバスのサービスレベルを合わせた場合は、統合により費用あたりの利用者数は増加させることができ、効率性を向上することができることを示した。

コミュニティバスの評価においては、潜在化している外出の顕在化が重要な課題である。今回のサービス改正を個人レベルで見た際に、利用者数の増加は交通手段転換が主であり、外出頻度の増加はほとんど見られなかったと利用者調査と利用者数調査から考えられる。ひとつは、1日3便程度のサービスレベルの場合は、どちらにせよバスダイヤに合わせた生活をせざるを得ず、少々の時間短縮効果などがあっても、外出頻度の増加にはつながらないことを示していると考えられる。別の点として、高齢者はコストに対する意識が強く、本研究では、料金施策については検討しなかったため、外出頻度の増加につながらなかったと考えられる。

## 9.2. 今後の課題

今後取り組まなければならないことは、「自分達が住むまちをどのようにしていくのか」「その実現のために、どのような **Functioning** を保障していくか」住民が討論する際どのようにに討論していけばよいか研究しなければならない。

この点を具体的に述べると、まず、討論の際に、どのように意思決定すべきかが問題である。各個人の意見を見捨てず、合意を取りまとめる集団の意思決定について研究する必要がある。さらに、討論において、現在は参加が得られる人の意見を聴取している。参加を希望しない人をどのようにに討論に参加するよう誘導するかについても今後取り組まなければならない点である。

また、コミュニティバスなど福祉施策を成立させていくには、公共善の形成が不可欠である。本研究で調査した **Functioning** の達成可能性指標では、地域の交通の状況を表現できているとの検討は行ったが、**Functioning** の達成可能性指標を住民が知ることが公共善の形成にどれだけの影響を及ぼしうるのかを検討しなければならない。

また、本研究において、**Functioning** の達成可能性をバス交通により改善できるかについては、『達成可能であるが困難である』という **Functioning** の達成の状況については、比較的身体的困難が低いと考えられるため、バス交通で解決することが可能である」という仮定を立て、判断した。しかし、本来は、バス交通が利用できる人できない人を明確にする必要がある。この点は、地域の移動を確保するための交通がコミュニティバスだけで構成されるのではなく、移送サービスなど複数の費用が異なる交通手段を組み合わせ、効率的なシステムを構築していくために、必要がある。