

## 補論 「交通弱者」の解釈について

### 1. 「交通弱者」とは

この研究誌のなかにも「交通弱者」という言葉は頻繁に出てくる。この言葉は、日常生活において、自家用自動車（以下、自家用車とする）というものが一般的になるということ、すなわち「モータリゼーションの進行」と共に生まれてきた言葉である。いわゆる「自動車社会」と一般に称されるように、日本においても第二次世界大戦の敗戦からの経済の復興と共に、欧米諸国のように自家用車が各家庭に浸透してきた。その結果、自家用車という私的な財を所有するか否か、また、この私的交通手段を利用できる人、できない人というような格差が生じた。各々の場合で後者を「交通弱者」と称している。では「交通弱者」とはどのような人のことを言うのかを次で見えていく。

### 2. 「交通弱者」の定義について

「交通弱者」という言葉はどのような人を示しているのであろうか。この問題はかなり難しい問題を含んでいるといわざるをえない。というのも、交通サービスについて考える際に多用するこの「交通弱者」という言葉はそれぞれ使用される部位によってその範囲は様々である。以下ではその分類を試みてみよう。

#### (1)基本定義

「年少者・高齢者・一部の身体障害者」

まず、「交通弱者」ということを考えた時に具体例として挙げられるものである。我々の研究においても立楊の違いに関わらず対立点はなかった。

以上の三者は、道路交通法により普通免許の取得が不可能な人々や身体的に自動車を運転できない人たちである。彼らは、自家用交通機関が利用できないために、交通手段として時間的・空間的に制約の大きい、つまり鉄道であれば、列車の来る「時間」を見計らって「駅という空間」まで自分で行き、自分の目的地の「近く」までしかいけない。自家用交通機関ならば自分の好きなときに自分の思った場所へ移動できる可能性が高いという相对比较によって言えることである。もちろん後者のことには、「駐車」といったような空間的制約があることは否定できないが...。「公共交通機関」を利用せざるをえないことから「交通弱者」という言葉で定義できよう。ただしこれは考え得

るもっとも狭義的な考え方である。

## (2)対象範囲

(1)以外にも「交通弱者」といえるのはどのような人々なのであろうか。これが「交通弱者」を考えるうえで非常に困難を極める問題である。範囲を最も広げて「交通弱者」という言葉を考えていくと以下ようになるであろう。

「自家用交通機関をもたない人、つまり公共交通機関に頼らざるをえない人すべてが交通弱者である」

確かにこの考え方は、モータリゼーションの進行の中で生まれた「交通弱者」という言葉を端的に表しているといえなくもない。時所的制約といった面ではかなり融通のきく自家用車の有用性は高いが、一方でわざわざ自分の意志で自家用車を利用しない人が果たして「交通弱者」に当たるのか。例えば自動車の排気ガスなどの環境に与える影響を考えて自家用車の使用を自己規制している人はどうか等ということも考えなくてはならないであろう。

「交通弱者」という言葉の範囲設定の困難さが「交通弱者」という言葉を曖昧にしている面がある。これは、様々な状況においてその対象が変わることが 因にあらう。次はその例を挙げる。

## (3)地域差

(1)で公共交通機関と自家用交通機関の相对比较による一般的な時所的制約について述べたが、実際「地域」というものを念頭に置くとさらに分類の必要がありそうである。すなわち「都市部」と「地方」における地域差から生じる比較の「差」の問題である。

都市部においては、公共交通機関の非常に発達している地域では、時所的制約というものが限りなく緩くなる場合がある。例えば、首都圏の鉄道を見てみれば分かりやすい。まず本数が非常に多いことがあげられよう。これによって時間的制約にあまり左右されなくなる。さらに鉄道網、ひいてはバス路線網の発達により、空間的制約というものもかなり緩和されている。このように、人口の多い都市部では、首都圏ほどでないにしてもある程度は以上のことが言えよう。加えて、大都市部においては、駐車スペースの不足や渋滞などの道路事構から、自家用交通機関すなわち自動車がうまく機能しない場合もあり、自家用車があるからといって即「交通弱者ではない」と言い切

れないであろう。

しかし、地方部では状況が一変する。それは「公共交通機関」の密度が薄  
いからだ。これは、「公共交通機関」を使用可能な地域が限定されることや、  
通勤・通学客の乗る朝夕のみのダイヤ設定がなされているという時間的制約  
から利用者の使用できる範囲が非常に限られているということの意味する。  
つまり、公共交通機関の利用者にとっては、時所的制約に縛られるというこ  
とである。これは自家用車があるかないかではかなりの差となってこよう。

以上のようなことから、交通弱者という概念に「地域差」がかなり関連し  
てくるのである。さらにもう1点挙げる。

#### (4)地域社会との関わり方

このことは我々の議論の中で判断に困ったことである。本人は自家用車を  
運転できないが家庭の誰かが運転でき、必要なときには利用できるといった  
人の場合、さらに自分の家庭自身には自家用車がないが「近所」の人の助け  
で利用できるといった場合、このような場合は「交通弱者」と呼ぶべきなの  
か、(2)の広義的な定義を援用しても入るか入らないかという問題は解決され  
ない。

さらにこの問題を考えるうえで非常に困るのは「地域社会」にどれだけ依  
存しうるものなのかということである。公共交通機関の発達していないとこ  
ろでは、自家用車という私的交通手段に頼らざるをえないが、家庭中心の社  
会である現代社会を加味すれば、家庭内における「交通弱者」の発生という  
ものは条件付きながら回避できようが、「近所」の人たちによるものに関して  
はかなり前近代的な社会のいわゆる「結(ゆい)」と呼ばれるものの存在に依  
存しているために、どのくらいの頻度で利用できるのかという許容範囲が設  
定しかねるので判断しかねるのである。ただ、このような「結」のようなも  
の存在を前提とした議論、さらには社会政策の実施にはかなりの問題点  
がある事は確かである。

### 3.最後に

以上のように交通弱者の定義に際して、その言葉のもつ問題点を浮き彫り  
にしようと試みた。この問題点の解決には様々な社会の状況を つ つ分析  
していかなばならない。現段階で「交通弱者」という言葉を使うのには十分  
に「状況」というものを判断する必要がある。この研究に限らず、交通に関  
することの中に登場する「交通弱者」という言葉に出会ったら、読む側・聞

く側の方は、その使用されている状況を十分に吟味すべきであろう。