

# 転換期におけるコミュニティ交通の展開とその課題

——日立市塙山学区「木曜サロンカー」をめぐる地域住民と交通事業者の協働

齊藤 康 則

## 1. はじめに——コミュニティ交通の現状をめぐる後発の社会学の問題意識

これまで鉄道・バスをはじめとする公共交通は、地域住民が日常生活を送るうえで重要な役割を果たしてきた。しかし、1960年代のモータリゼーションによる輸送人員の減少とともに営業収入は大幅に減少し、市場メカニズムの補完を目的として欠損補助（赤字補填）などの公的制度が設けられたにもかかわらず<sup>1)</sup>、過疎地域や地方都市の周辺地域では減便・廃止が相継ぐことになった。そして、この傾向に拍車をかけたのが、2000年代にスタートした運輸行政の規制緩和に他ならない。この規制緩和によって不採算路線からの撤退が自由化された結果、今日では交通不便地域における移動制約者の存在が、「買物難民」（杉田 2008）や「通院弱者」という言葉によって大きくクローズアップされてもいる。

その一方、以上のような公共交通の縮減と並行して注目を集めてきたのが、地域生活を送るうえで大きな影響を受けざるをえない、高齢者や障害者を対象としたコミュニティバスや乗合タクシー、移送サービスの多様な展開である。折からの高齢化の進展もあって、既存の公共交通の減便・廃止によって運転免許を保有していない高齢世代の「買い物や病院の足」が問題化し、それをコミュニティバス等の施策によって地方自治体が補完した格好である。さらに時代が経過する中で、「在来型の公共交通では満たすことのできない地方部の交通ニーズを満たすために……営利的な会社や公共交通部門ではなく、非営利のボランティアによって運営され、コミュニティベースの組織によって提供される」（Gillingwater and Sutton 1995：1-2）。行政主導型でスタートしたコミュニティバスや乗合タクシーの中には、この間の行財政改革の進展などを背景として、住民主導型に転換したものも多く存在する。以上を要約すれば、地方交通の中でも利用者の少ない過疎地域／周辺地域の路線は、交通事業者という「専門処理システム」からボランティア・NPOを担い手とした「相互扶助システム」（倉沢 1977）へ、“旅客を乗せるハコ”の縮小を伴った移行が見られるようになったといえる。

こうした「コミュニティ交通（community transport）」の主流化に前後して、交通経済学・交通工学系の研究者は、国内複数の過疎地域における乗合タクシー／ボランティア輸送の利用状況と制度上の問題点（早川 2004）、過疎地域における社会福祉協議会・NPOなど住民参加による生活交通の実現可能性（辻本・西川 2004）など、数多くの調査研究を残してきた。これらの研究は「交通弱者」問題を解決しようという実践的な意図から出発しており、「HOWの問い」（＝従来の公

1) しかし、運輸行政の規制緩和に前後して、鉄道では1997年に欠損補助が打ち切れ、バスでは2001年に補助対象が複数市町村にまたがる「広域的・幹線的路線」に限定されている。

公共交通とは異なる、新たな移動手段をどのように創出するか?)を第一義としながら、コミュニティ交通に関する制度論(先進事例の紹介と、それが依拠する法制度の整理)を展開したものである。そして、この「HOWの問い」(とその答え)が多くの過疎地域/周辺地域におけるデマンド型乗合タクシー、有償ボランティア輸送の噴出につながり、ひいては規制緩和の流れに対して一定の歯止めをかけることになった、地域公共交通活性化・再生法(2007年)を生み出す原動力ともなった点は論を俟たないだろう。

以上のように、交通経済学・交通工学がコミュニティ交通の「創出の局面」に対して多大な貢献をなしてきたのに対して、この分野において後発の社会学には、幸か不幸か、現在までのところ「交通弱者」問題への直接的な対応が求められる機会は少なく、その調査研究は大きく立ち遅れてきた。少数の例外として、青森県津軽地方における地域内のシビルミニマム路線の維持を目的とした住民参加型のバス運行(田中 1995)、イギリスにおける社会的排除対策の一環でもある非営利組織による輸送サービスの展開(高橋 2001)などを挙げることができるが、これらの研究はコミュニティ交通の「創出の局面」を、あらためて社会学の観点から取りあげた感が強い。

さて、後発の社会学に課されることになるのは、一見回り道にも思われる「WHYの問い」(=なぜ、地域住民はボランティア輸送に取り組もうとしたのか? 交通事業者が乗合タクシー事業に参入したのは、なぜなのか?)を経由しながら、再度「HOWの問い」に赴くことだと思われる。

表1 コミュニティ交通をめぐる1990～2000年代の動き(筆者作成)

	塙山学区の動き	日立市/茨城県の動き	政府の動き
1990	高齢者向け昼食会の開始		
1997			「規制緩和推進計画」の再改定
1998	高齢者向け茶話会の開始		「新たな規制緩和推進3ヶ年計画」の策定
			「需給調整廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について」の発表
2000	昼食会・茶話会の「木曜サロン」への再編		<b>鉄道事業法の改正</b>
2001	体操サロンの拡充		
2002	「木曜サロンカー」の運行開始		<b>道路運送法の改正</b>
			「公共交通活性化総合プログラム」のメニュー化
			構造改革特区推進本部の設置
2003		日立市公共交通のあり方を考える会の設置	地域再生本部の設置
2004	日立電鉄線存続運動への参加		
2005		日立電鉄線の廃止	地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会の設置
	塙山コミュニティ交通システム検討委員会の設立	公共交通空白地域における乗合タクシー事業の実証実験(日立市坂下地区)	
	ジャンボタクシー事業の実証実験		<b>道路運送法の改正</b>
2006	ジャンボタクシー事業の開始	「日立市における公共交通維持に関する基本方針」の策定	「頑張る地方応援プログラム」のメニュー化
2007		茨城県交通対策室の設置	<b>地域公共交通活性化・再生法の制定</b>
		日立市公共交通会議の設置	
		公共交通空白地域における乗合タクシー事業の開始(日立市坂下地区)	
		茨城県公共交通活性化会議の設置	
2008		パートナーシップ協定方式による路線バス事業の実証実験(日立市諏訪学区)	

こうした「WHYの問い」は、交通不便地域において移動制約者が「買物難民」化し、「通院弱者」化している現状を考えれば、ある意味では自明だと思われるかもしれない。しかし現在、既存の公共交通を代替するかたちでスタートしたコミュニティ交通そのものが、少なくない地域で存続の危機に直面する中で、コミュニティ交通をめぐるテーマも「創出の局面」から「持続の局面」へと大きく転換しつつある。公共交通が空白化し、さらにコミュニティ交通さえ空白化しつつある過疎地域／周辺地域では、今一度「WHYの問い」に立ち帰ることが求められているのである。そうした現状に対して、地域社会のローカリティの記述とその分析（「WHYの問い」とその答え）を得意としてきた社会学こそ、喫緊となったコミュニティ交通の「持続の局面」を探求するうえで、地域社会構造に内在した示唆を与えることができるのではないだろうか。本稿が「WHYの問い」を重視するのは、そうした理由によるものである。

以上のような問題意識を踏まえて本稿が取りあげるのは、地方都市の郊外団地における「高齢者サロンの足」<sup>2)</sup>の創出と持続をめぐる、コミュニティ組織と交通事業者（タクシー会社）の協働のプロセスである。前述のような公共交通の縮減によって主流化したコミュニティ交通ではあったが、しかし2006年に道路運送法が改正された結果、任意団体による有償での移動支援は制度的困難性にも直面している。コミュニティ組織がボランティア的に立ちあげた「高齢者サロンの足」もその例外ではなかった。そこで従来とは異なる移動支援のあり方を求めて、コミュニティ組織は「専門処理システム」である交通事業者との交渉に赴き、利用する高齢者も含めた〈三方一両損〉の協働関係を構築したのである。

本稿は、従来の交通経済学・交通工学系の議論では触れられる機会の少なかった、コミュニティ交通の「創出の局面」から「持続の局面」への展開に焦点を当てながら、コミュニティ組織と交通事業者の相互作用を記述、分析するものである。以下、2～4節では「その十数人のため」という、どちらかと言えばミクロな、少数者の移動支援にこだわり、高齢世代が外出し、サロン活動において仲間と出会うことの実存的意味を問い直してきたコミュニティ組織の「活動の論理」の展開について、5～6節では全国的・地域的なタクシー不況の下、上記の「活動の論理」を承けて〈営利の隙間〉におけるジャンボタクシー事業に取り組む中で、高齢世代との関わりを通して（運転手の）〈人間としての対応〉が掘り起こされてきた交通事業者の「経営の論理」とその変容について考察しよう<sup>3)</sup>。

## 2. 「活動の論理」(1) —— 高齢者サロン活動の展開、ボランティアな移動支援の起こり

本稿がフィールドとする日立市塙山学区は、1968年から1976年にかけて、市南西部の丘陵地に

2) 地域福祉の主流化に前後して全国的に取り組みられるようになった、高齢者サロンに対する高齢者の送迎ニーズは決して少なくない。京都府内の「ふれあいサロン」の実態調査によれば、「男性の参加が少ない」(34.6%)に次いで多く挙げられる問題点が「送迎の対応ができない」(23.1%)である(地域計画医療研究所 2005)。

3) 本稿は「塙山学区住みよいまちをつくる会」会長N氏・副会長I氏・福祉局長T氏、Tタクシー社長K氏・Ka運転手・Ki運転手・Ko運転手・T運転手、日立市政策審議室政策調査担当K氏(当時)に対するヒアリング調査にもとづいている。ご協力いただいた方々に心より御礼申し上げます。

開発された戸建て住宅団地を中心とし、現在の世帯数は約2,400、人口は約7,400という、日立市では比較的規模の大きな小学校区である。この塙山学区のコミュニティ組織である「塙山学区住みよいまちをつくる会」は1980年の発足以来、一方ではスポーツ大会・季節行事などによって新旧住民の社会関係を形成し、他方では少子高齢化の進展に合わせて高齢者・障害者支援などのイベントを展開しながら<sup>4)</sup>、コミュニティ活動を拡大・深化させてきた。今日、その活動領域は防犯・防災、地域福祉、環境整備、生涯学習など多岐にわたっているが、発足以来、行政からの補助金だけに頼ることなく、「手弁当イズム」と呼ばれる自立的な会費制まちづくり（1世帯当たり年間500円の負担）を進めてきた点に特色がある（塙山学区住みよいまちをつくる会 2005, 2010）。

さて、この塙山学区における高齢者サロン活動は、1990年代初期の独居老人・老夫婦世帯の昼食会を源流とするものである。現在のように第1・3木曜日が体操サロン、第2木曜日が茶話会、第4木曜日が昼食会となったのは2001年であり、それぞれ健康づくり推進課、市社会福祉協議会、高齢福祉課からの事業を受託することで、「木曜サロン」が制度化されてきた側面も認められる<sup>5)</sup>。コミュニティリーダーは福祉部門の委託事業をテコとして、老後を迎えて息子・娘世帯を頼って来住し、家族以外の社会関係に乏しかった「呼び寄せ高齢者」、PTA活動等を通して形成された社会関係を、子どもの成長・他出とともに希薄化させていった地付きの高齢者にとって、この「木曜サロン」が「昔の縁側に見られた隣近所の関係を作り出していく」（N会長ヒアリング）場所となるように考えたのである。それ以来、毎週開催されてきた「木曜サロン」は、常時40～50名の参加者を集めながら、今日に至っている。

そうした「木曜サロン」活動の中で、あるときコミュニティリーダーは「足が痛くてね、もう来られない」という高齢者の声を耳にすることになった。

あるお年寄りの「足が痛くてね、もう来られない」という独り言のような呟きがキッカケだった。問題意識がなければ「ああそう」で終わっていたかもしれない。しかし、近い将来このような人が必ず増える。いずれ行くわが道でもある。さっそく何か始めようということになった。そこで、毎週の「木曜サロン」に参加する高齢者を、ボランティアの自家用車で自宅付近と塙山コミセンの往復送迎する活動をスタートさせた。（帯刀他 2008：27）

4) 塙山学区の高齢化率は1998年の11.4%に対して、10年後の2008年には19.7%まで上昇しており、団塊世代の一斉退職によって高齢者の生活支援の喫緊性が増しつつある。

5) 事業の受託による制度化は「木曜サロン」メニューの多様化と同時に、対象者の〈線引き〉というアンビヴァレンスをもたらす。その結果、体操サロンの場合には「要支援・要介護認定を受けていない65歳以上の高齢者」に対象者が限定されるのである。これに対して、コミュニティリーダーは「あるおばあちゃんは毎週参加できるのに、別のおばあちゃんは1週目しか参加できないとか、やっぱり人間関係おかしくしちゃう……事業の対象者を規制緩和して、誰でも参加できるようにする一方で、食べたり飲んだりするお金は、本人も出そうね」（I副会長ヒアリング）というように補助金と自己負担を組み合わせ、対抗的に、高齢者サロン活動の運営計画を打ち立てる。このエピソードの背後にある「福祉は線引きをしてはダメ」（T福祉局長ヒアリング）という実践知こそが、「参加者が歩いて行ける場所」という〈原則論〉をカッコに入れた、高齢者サロン活動へ参加しつづけるためのジャンボタクシー事業を生み出したといえよう。

塙山学区は丘陵地を切り開いて造成された住宅団地であり、サロンに参加する高齢者は地域交流センター（コミュニティセンター）の行き帰りに急な坂道を歩かなければならない。コミュニティリーダーは「足が痛くてね、もう来られない」という声を通して、高齢世代にとって、この地形的条件の厳しさが参加の障壁ともなりうる可能性に気づかされたといえる。さらにリーダー層には、これとは別様の公共交通をめぐる「問題意識」もあった。「いずれ行くわが道」という言葉に象徴されるように、日中時間帯に最寄りのJR駅へ向かう路線バスが2～3時間に1本まで減便されたことが、サロン参加者より若い世代（50～60代）にとっても将来的な外出の困難性として、危機感をもって把握されたのである。ここにおいて、サロン参加者の「足」の確保は「ああそう」で終わることなく、コミュニティ組織が解決すべき共通課題になったといえる。

そこで、「木曜サロン」参加者のうち会員登録した高齢者を対象として、自宅と地域交流センターの間を送迎する「木曜サロンカー」（当初は「木曜タクシー」と命名）が運行をはじめることになった。その担い手は学区内の「リスタートはなやま」（定年退職者男性のグループ）と「塙山学区住みよいまちをつくる会」福祉局のメンバーが中心であり、送迎上の安全対策としてドライバーには任意保険への加入を、「塙山学区住みよいまちをつくる会」には傷害保険（利用者）、ボランティア保険（ドライバー）への加入を、それぞれ義務づけている。当初「木曜サロンカー」の利用は無償であったが、コミュニティ組織側では保険料、ドライバー側ではガソリン代が必要となることから、約1年が経過した時点で有償ボランティア方式へと移行している（利用者から片道100円を徴収し、運転手に500円を費用弁償として支給）。

### 3. 「活動の論理」(2)——ボランティアの限界、行政の〈線引き〉〈原則論〉〈縦割り〉

だが、住民ボランティアを担い手とした移動支援は、程なくして2つの壁にぶつかることになる。一つは、高齢者が車を降りる際に生じたケガと、それによるボランティア自身の心理的負担感である。事故後、「送迎サービス補償制度」によってケガへの金銭的補償はなされたものの、支援する側には「あのおばあちゃんにケガをさせてしまった、っていう思いが残る」（N会長ヒアリング）。このボランティアの女性も、しばらくの間、コミュニティ活動に来ることができなくなったという。また、他のボランティアからも「自分たちはもう、ドライバーをやりたくない」という声が聞かれたという。この出来事をキッカケとして、コミュニティリーダーは「移送のためのボランティアは、やっぱり無理をしていたのかもしれない」（N会長ヒアリング）というように、それまでのボランティアな移動支援のあり方を問い直すようになった。

もう一つの壁は運輸行政と福祉行政のグレーゾーンの「規格化（normalization）」<sup>6)</sup>である。2002年以來の「構造改革特区」における「福祉有償運送」「過疎地有償運送」の社会実験を踏ま

6) この「規格化」について、森反章夫は戦後住宅政策を例として、「当該のノルムに関する要素集合の多様性を捕捉し、分類し、配列し直す社会的技術」（森反 2005：67）と説明する。本稿が「規格化」によって焦点化するのは、高齢者・障害者の外出・移動を手助けするさまざまな支援活動・事業が、運輸当局によって捕捉され、その担い手が法人格を有するか否かによって分類され、それによって適法性のコードが配列されたという側面である。

えて道路運送法が改正された結果（2006年）、NPO法人や社会福祉法人など、法人格を有する団体を担い手とした白ナンバー車両による有償運送が「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」（道路運送法第80条）として合法化された反面（規制緩和）、コミュニティ組織など任意団体は閉め出されることになったのである（再規制）。こうした規制緩和と再規制の両面にわたる「規制の流動化（regulation flux）」（Ayers and Braithwaite 1992）の結果、埴山学区のような任意団体による有償輸送は、たとえガソリン代程度でも制度的に困難なものとならざるをえない。

以上の壁にぶつかったコミュニティリーダーは、「木曜サロンカー」の持続に向けて公的支援を要請したものの、この段階ではそのニーズが行政需要化されることはなかった。その背景として、次のような3つの「行政の論理」を指摘することができる。一つは企画部門における、公共交通空白地帯／不便地帯という「日上市公共交通のあり方を考える会」（審議会）の提言を踏まえた〈線引き〉である。公共交通空白地帯では費用と責任の分担を含めた官民協働を条件として、シビルミニマムの意味合いから「地域公共交通」（乗合タクシー）が政策化されたものの、「政策審議室は、どのように空白地帯に交通システムを導入するかっていう思いだけで……既存のバス路線が走ってる地域については、『住民は、まだそんなに困ってないはずだ』と、緊急性を認めてないんだよね」（I副会長ヒアリング）。

もう一つは福祉部門における、「参加者が歩いていける場所」（全国社会福祉協議会地域福祉部編 2006:2）という「ふれあい・いきいきサロン」の〈原則論〉である。介護保険制度の改正（2006年）とともに「地域支援事業」が創設され、高齢者サロン活動は介護予防の意味合いを帯びるようになったが、そこには「そこに行かなきゃいけない人たちのための方策」（N会長ヒアリング）が盛り込まれてはいなかった。「社協は、積極的にサービスまでして、参加者を増やそうという強い思いはないからね……高齢福祉課だって、全然、公共交通について考えるのは自分のところだと思ってないから」（I副会長ヒアリング）。

そして、企画部門と福祉部門の〈縦割り〉にともなう「総合的な見地からのコミュニティ交通」[「トータルな公共交通という観点」（I副会長ヒアリング）の不在である。いみじくも行政職員が「『木曜サロンカー』が『誰でも乗れる』ということになれば、行政の交通部門として、話に乗ることができるんだけど」（政策審議室K職員ヒアリング）と言うように<sup>7)</sup>、企画部門が取り組む「地域公共交通」（乗合タクシー）と福祉部門が手がける福祉交通（スペシャル・トランスポート・サービスなどdoor-to-door型の移送サービス。身体障害者などを対象とする）のあいだには、やはり大きな隙間が残されている。

#### 4. 「活動の論理」(3) —— ミッションの再確認と〈三方一両損〉による協働の仕組みづくり

以上のように、事故の発生によるボランティアの心理的負担感、法制度の改正によるボランティ

7) ここには〈公平性〉をめぐる問題が伏在していよう。大森彌は、行政活動では問題化せざるをえないパーソナルな（＝不公平な、偏った）対応が可能である点に、民間活動の意義を見い出している。「公平性の原則に立たなければならない行政は、高齢者の個別の事情に個別に、つまり偏って応ずることができない……こうした公平原則に縛られない民間活動は、相手との関係に私情を入れ、偏った扱いをしてもさしつかえない。むしろ、そのほうが、高齢者の尊厳や自立支援に直接結びつくかもしれないのである」（大森 2004: 163）。

ア有償運送の制度的困難性、さらに自治体当局による公的支援の不可能性（〈線引き〉・〈原則論〉・〈縦割り〉）に直面したコミュニティリーダーは、あらためて「住みよいまちをつくる」という組織のミッションを確認せざるをえなくなった。

そこを切って捨てることは簡単なんです。今の十数人に対して「今まで通りにはできないからね」って……ただ、そういう風にして外出できなくなる状況を、この「住みよいまちをつくる会」がやって良いかどうか、ってことになるじゃないですか。「住みよさ」ってどういうことっていうと、その十数人のための仕掛けに、真剣にリーダーが向かえるかどうか、ってことだと思うんですよ……そういうきめの細かいことを、一つずつ積み上げていくっていうのが、私たちの「住みよいまちをつくる会」だと思うんです。（N会長ヒアリング）

一見「切って捨てることは簡単」な「その十数人のための仕掛け」に向き合うことは、高齢世代にとってのサロン活動にとどまらず、彼ら／彼女らの生きがいは何かを、「住みよいまちをつくる」という原点に戻りながら問い直すことでもあった<sup>8)</sup>。なぜ、現状不可能になった移動支援のあり方を再検討してまで、高齢者がサロン活動に参加できる環境を作らなければいけないのか。それはリーダー間で何度も繰り返された問いであったという。

ここに来れば、みんなに会える。行く場所があるっていうことが、お年寄りの生きがいになるわけです。明日行けると思ったら、キレイにしたり、何着て行こうって思うじゃないですか。そのことが大切なんですよね。たった一人の足が確保されることが、どんなに波及効果を持っているか。（N会長ヒアリング）

高齢者サロンは、第一義的には健康体操や茶話会、食事会などのプログラムを通して閉じこもりを予防する機会であるが、それ以前に「みんなの中に出ていくことが大事です」「みんなの顔を見て、楽しい話ができてとても嬉しいです」（「住みよいまちをつくる会」297号）という感想に見られるように、「声をかけられてニコッとしたり、話ができたり、笑顔を取り戻していく」「居場所」（N会長ヒアリング）だと考えられている<sup>9)</sup>。さらに、その「居場所」に現われる前の段階には、「明日行ける」という思いから（サロンの開催に合わせて）自らの生活をスケジュール化

8) 佐藤恵は、阪神・淡路大震災の障害者支援ボランティアに即して、「障害者問題へのこだわり」という原点が活動の中で再確認・再解釈されるプロセスを「ミッションの再帰性」という点から考察している（佐藤2002）。

9) アーレントの言葉を借りれば、高齢者サロンとは、人間関係の再構築を通して、私に対して他者が現われ、他者に対して私が現われ、私と他者の応答関係が（再）形成される「現われの空間（the space of appearance）」（Arendt 1958=1994）だといえる。なお、アーレントの「現われの空間」は、原義的には、言論と活動を通して人びとが「誰（who）」として「現われる（appear）」、討議的＝闘技的な政治空間を意味している。一方、本稿では、それまで自分とは異なる生命＝生活過程を送ってきた複数の人びとが、高齢者サロン活動を「介在物（in-between）」として、コミュニケーション関係を（再）形成していく側面に焦点を当てるかたちで、この「現われの空間」を（脱・政治的に）転釈している。

したり、「キレイにしたり、何着て行こうって思う」ことで「朝からバタバタする」「ソワソワする」(N会長ヒアリング) ような、「自分自身との相互作用」(船津 1976) のプロセスも含まれていよう。このように「家から一歩出ることが大きなこと、重要なこと」(T福祉局長ヒアリング) であり、衰えゆく高齢者の生命=生活過程への「波及効果を持っている」からこそ、「その十数人のため」の移動支援は「サブシステム(人間生活の自立と自存)」(Illich 1981=1982) の基盤として、「切って捨てること」ができないのである。

そこで、高齢者サロン(の参加機会)に「垣根を作らない」(N会長ヒアリング) ことを目標として、埜山学区の移動支援のスキームは「相互扶助システム」から「専門処理システム」との協働へ、大きく様変わりすることになる<sup>10)</sup>。コミュニティリーダーは学識経験者、タクシー会社、さらには市政策審議室(企画部門)・保健福祉部(福祉部門)・社会福祉協議会も加えた「埜山コミュニティ交通システム検討委員会」を組織化し、「コミュニティが縦割りを横に紡いでいく」(I副会長ヒアリング)。学区内でのアンケート調査や先進地の視察調査を踏まえて出された提案が、ジャンボタクシーの借り上げによる移動支援の事業化(ジャンボタクシー事業)であった。

しかし、タクシー会社を活用する場合、従来よりも多くの費用がかかることは言うまでもない。そこで必要となったのが〈三方一両損〉<sup>11)</sup> と言われる新たな仕組みづくりである。それは「困っている人の痛みを分かち」(N会長ヒアリング) ための、関係者どうしの「共苦」(越智 1982) 的な協働の技法でもあった。

〈三方一両損〉的なシステムにする必要があると思うんです。事業者はそれで稼ぎ出せるというよりは、トントン、あるいは他のものを組み合わせて、少し黒字になるような感じ。お年寄りも、今まで100円だった利用料が値上がりするかもしれない。われわれコミュニティも、事務局を担ったり、お年寄りの乗り降りを手伝わなきゃいけない。最初のスタートは、誰もがちょっとずつ損をしながらじゃないと、無理でしょ。(N会長ヒアリング)

この〈三方一両損〉の「三方」のうちタクシー会社の「一両損」とは、「タクシーの料金を下げることはできないので、その分を広告料として出してもらった」(N会長ヒアリング) とされる「広告料」(約7万円)の拠出である。この「広告料」によって利用者一人当たりの負担増を抑えることが可能となる一方、タクシー会社にとっては学区内の高齢者世帯向けに発行される「埜

10) もちろんコミュニティ組織をNPO法人化することによる、移動支援の継続も考えられよう。しかし、日上市内の全23学区のうち1つのコミュニティ組織だけが、シングルイシューをめぐってNPO化することは、現実的な選択肢ではなかったといえる。

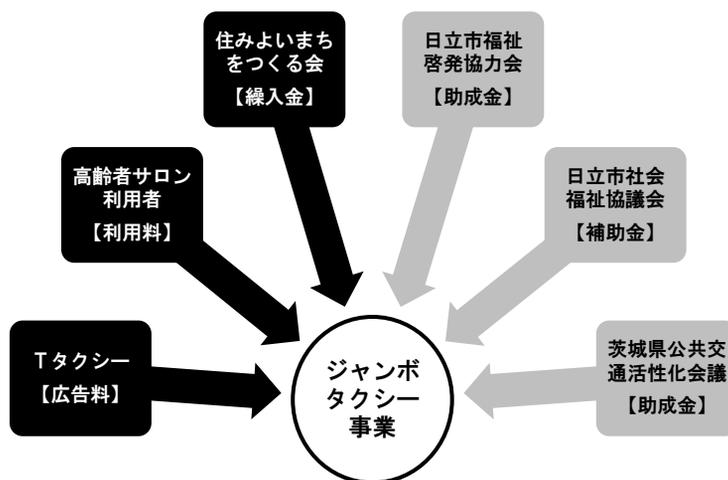
11) 三方一両損は落語の1つである。左官の金太郎が財布を拾うと、そこには書き付けと印鑑、そして3両が入っていた。金太郎は書き付けの内容から、財布の落とし主が大工の吉五郎であることを知り、彼に届けようとする。だが、吉五郎は金太郎に「もう3両は俺のものではない。持って帰れ」と言うばかり。そこで両者はケンカとなり、大家が仲裁したものの収まらず、結局、奉行所へ訴え出ることになる。それに対して、大岡越前は「私がこの3両を預かり、両者に褒美として2両ずつ与える」という裁定を下したとされる。金太郎がそのまま拾っておけば3両、吉五郎がそのまま受け取れば3両、大岡越前がそのまま預かれば3両となるところ、大岡越前が1両を拠出することで金太郎と吉五郎に2両ずつ分配したという大岡裁きが、三方一両損の由来である。

山ふくしかわら版」に自社の宣伝・広告が掲載されることになる。

次に、利用する高齢者の「一両損」はタクシーの活用ともなう「利用料」の値上げ（100円から200円へ）である。有償ボランティア方式と同一の料金体系では事業を継続できないため、利用者からも100円の負担増を求めることになったのである。それまでの「手弁当イズム」の浸透もあって、利用者から大きな反対の声はあがらなかったものの、「100円でできなくなったからといって、やめないで欲しい。200円でも300円でも良いんだから」という声の一方では、「決まったお金で生活しているから……トータル500円玉1枚でおさまる範囲じゃないと」（利用者ヒアリング）という切実な声も聞かれる。

そして、コミュニティ組織の「一両損」は同組織の一般会計からの「繰入金」（5万円）の充当をはじめ、福祉局ボランティアによる乗降介助、会員登録した高齢者とタクシー会社の調整機能（前日の利用確認）などである（後に述べるような補助金、助成金を獲得するための他団体との交渉も、コミュニティ組織の「一両損」に含めることができるだろう）。

図1 ジャンボタクシー事業のスキーム（筆者作成）



だが、タクシー会社、利用する高齢者、コミュニティ組織の三者だけが「ちょっとずつ損をしながら」費用を負担しつづける構造は、中長期的に考えた場合に安定的・確実的なシステムとは言えないだろう。そこで「塙山学区住みよいまちをつくる会」は、行政であれ民間であれ、複数のチャンネルに働きかけ、「その十数人のため」の移動支援という「活動の論理」を浸透させることによって、「日立福祉啓発協力会」（中小企業経営者団体）の助成金（3万円、2005年）、日立市社会福祉協議会の補助金（15万円、2006年～）<sup>12)</sup>、茨城県公共交通活性化会議の「公共交通利

12) いったん拒絶された福祉部門からの公的支援を確保できた背景として、市議会の承認が必要な、市保健福祉部からのダイレクトな予算措置ではなく、外郭団体である市社会福祉協議会を介した迂回的な、そして小規模な財政支援であった点が挙げられよう。

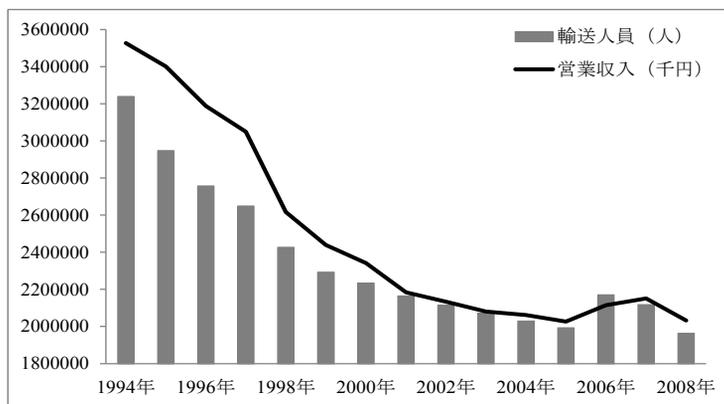
用促進助成事業」補助金（5万円，2008年）など，小規模な活動資源を獲得することになる。

このように，塙山学区のジャンボタクシー事業に見られる〈三方一両損〉の協働は，「塙山学区住みよいまちをつくる会」・Tタクシー・利用する高齢者という「三方」を「現実的（actual）」メンバー，「日立福祉啓発協力会」・日立市社会福祉協議会・茨城県公共交通活性化会議などを「四方」「五方」の「潜在的（potential）」メンバーとして<sup>13)</sup>，「行政・民間企業・ボランティアそれぞれの部門に含まれる多様な主体が，ダイナミックに連携」（玉野 2006:146）するための「仕掛け」である。そして「市は全面的にお金を出すんじゃなくて，サポートする，バックを固める」（N会長ヒアリング）とされるように<sup>14)</sup>，コミュニティ組織・交通事業者・利用する高齢者の「三方」が主体的に財（繰入金・広告料・利用料）を出し合いながら，「四方」「五方」と目されたメンバーが（撤退，縮小の可能性を残しつつも）「三方」を補完することによって，「100円でできなくなったからといって，やめない」ためのサステナブルな仕組みを作り出しているのである。

## 5. 「経営の論理」(1) ——構造的なタクシー不況，〈営利の隙間〉における事業化

それでは，なぜタクシー会社（Tタクシー）<sup>15)</sup>は「広告料」の拠出等によって料金をディスカウントしてまで，ジャンボタクシー事業に取り組むようになったのか。その「経営の論理」について，全国的な状況と特殊・日立的な状況の2点を手がかりとして考えてみよう。

図2 日立市におけるタクシー事業者の輸送実績<sup>16)</sup>



13) 「現実的」「潜在的」についてはオフフェの「共同体の循環（cooperation circle）」論を参考にしている。「共同体の循環の構想が含意するのは，可能なかぎり多くの現実的，潜在的メンバーが多種多様な活動に対して頻繁に生産的貢献をおこない，手軽なコスト，満足のいく品質でニーズを充足する機会を生み出すことである」（Offe 1992：200）。

14) 「四方」「五方」のメンバーが「三方」のメンバーを／の「サポートする，バックを固める」構造には，行政による下請け化・包摂化とはベクトルを異にした，活動主体となる市民社会領域に対する「補完性の原理（the principle of subsidiarity）」の一端が認められよう。「より小さな共同体・組織が，自らの目的を達成できないときには，大きな集団には介入の義務さえ生じ，その介入を補完的な程度に限定する」（遠藤 2003：258）。

15) Tタクシーは1959年の創業以来，日立市南部を中心として営業を展開しており，運転手34名，車両36台を擁する中規模の事業者（有限会社）である。

16) 茨城県ハイヤー協会「市郡別輸送実績」（年度別）のデータによる。

まず挙げられるのが、規制緩和以降のタクシー業界を取りまく経営環境の悪化である。道路運送法が改正され（2002年）、タクシーについても需給調整規制が廃止、価格規制が緩和された結果、新規事業者の参入や既存事業者の増車によって、都市部を中心としてタクシーの供給過剰が引き起こされたことは、周知の通りである。「会社を運営していくには、ある程度の売り上げがないと、会社になっていかない……そういう点で、今度は増車になってくる。1台当たりの売り上げが下がってもいいから、会社の売り上げを維持したい、と。車は増えるわ、運転手の給与は下がるわ、それが規制緩和以降の現実問題」（K社長ヒアリング）<sup>17)</sup>。しかし、そうした状況の中で「将来の部分も考えて、新しい業態に取り組まなければ、という思い」（K社長ヒアリング）も、あわせて抱いてきたという。

しかし、それ以上に打撃となったのが企業城下町・日立のローカリティに他ならない。バブル経済崩壊以後、日立地域では工場閉鎖や人員削減が相継ぎ（帯刀編 1993）、首都圏までの長距離区間を乗車するような「上客」としての企業関係者が次第に減っていったのである。その結果、Tタクシーの旅客輸送量の「一番のピークは平成元年。それから5～6年ぐらいまでは若干ずつ下がって、それ以降ガクッと下がってしまった」（K社長ヒアリング）。その一方、高齢化の一層の進展によって通院などにタクシーを利用する高齢者の割合も徐々に増え、運転手の間には「顧客は老人である」「老人を大切にしよう」という意識が醸成されていったという。

だが、営利を旨とするタクシー会社にとって、乗合方式にして運賃の抑制を図ることは、やはり利潤機会の縮小につながりかねない問題でもある。ジャンボタクシー事業のスタートにあたって、そこには、どのような経営上の前提条件が存在したのだろうか。

昼間の時間帯だったら、運転手も同意してくれるだろう、って……やっぱりタクシー業は朝と夜ですね。朝は病院通い、ですからお客さんというのは、老人なんです。夜になると今度は飲み屋さん、お酒飲んだ人が相手。その2つに分かれてくる……使ってくれるお客さんは、（お酒を飲んだ人以外には）もう年寄りしかいないもんですから、同じお客さんだって、そういうのもある。（K社長ヒアリング）

まず「昼間の時間帯だったら、運転手も同意してくれる」という点に注目したい。タクシー会社にとって朝は病院通いの高齢者、夜は居酒屋帰りのサラリーマンの利用が多く、売り上げの多い繁忙時間帯である。それに対して、ジャンボタクシー事業は朝と晩という〈営利の隙間〉である、昼間の時間帯に設定されている。また、事前に利用予約が入っていることによって、駅前スペースで乗客を待つといった無駄を省くこともできるだろう。だからこそ、短期的な売り上げへ

17) こうした競争傾向は、タクシー適正化・活性化法の制定（2009年）によって若干の改善を見せているものの、パイの奪い合いは今なお多くの地域で続いている。この間の事業者の経営状況、運転手の労働・生活の実態については川村雅則（2004）を参照のこと。なお、日立市を含めた「茨城県北交通圏」も、2010年4月から3ヶ年度の間、供給過剰の改善に向けて地域協議会を組織化し、地域計画を策定すべき「特定地域」に指定されている。

のこだわりを一旦カッコに入れて、ジャンボタクシー事業に取り組むことが可能となるのである。

もう一つの条件は「使ってくれるお客さんは……同じお客さん」とされる点である。タクシーの利用は高齢世代にとってdoor-to-doorの利便性の一方で、料金が「安くならないと色々きつくなる」(K社長ヒアリング)。そこで病院通いの乗客もジャンボタクシー事業の乗客も、広い意味での利用者層として見れば同じ地域の高齢者、「同じお客さん」ではないかと考え、言わば地域貢献的な意味合いを持たせながら「乗合タクシーにして1人の料金を安くする方法」(「第5回ひたち未来シンポジウム」資料)を取り入れたのである。

## 6. 「経営の論理」(2) —— 〈職能としての対応〉の拡張, 〈人間としての対応〉の醸成

以上のような「経営の論理」に基づきスタートしたジャンボタクシー事業によって、送迎時に高齢者と直に接するタクシー運転手にも、〈職能としての対応〉の拡張と〈人間としての対応〉の醸成という2つの側面に変容がもたらされることになった。

図3 ジャンボタクシーの乗降の様子 (筆者撮影)



まず〈職能としての対応〉の拡張である。タクシー運転手の職能は「安全性, 安心度, 迅速性, 快適性ならびにリーズナブルな運賃水準」(安倍・待鳥 2005: 46) という5つの要件を満たしながら、乗客を、その意思表示にしたがって目的地まで移送することに置かれているが、ジャンボタクシー事業の場合には運動神経が衰えつつある高齢者の身体状況に合わせて、次のように「安全性の要件」が強化されることになる。

メーターかかっていると近道しなくちゃいけないんですが、老人が乗ってるジャンボタクシーの場合、メーター入ってませんから、6号国道は横切らずに、遠回りしても信号のほうを通るようにしてますね。国道を横切ると、かなり危ない面がありますし……その分、距離は出ますよ。でも、やっぱり安全性のほうを強く持っていく。(K<sub>a</sub>運転手ヒアリング)

この辺りは道が狭いので、ジャンボタクシーを止めるのは対向車が来ないところ。停留所が無いだけに注意が必要ですね……M団地の道路は道が細くて、スピードを出せない。デコボコしてるところもあるんで、できるだけ平らな真ん中のほうを、ゆっくり走るように心がけてます。(K<sub>1</sub>運転手ヒアリング)

信号のある道を走る、スピードを出さないといった「安全性の要件」の強化は、日常的な業務における〈職能としての対応〉の延長上にあると同時に、すべての利用者に当てはまる「マニュアル化」可能な実践でもある。だが、運転手の職能変容はこうした〈職能としての対応〉の拡張に止まるものではない。それは、場合によっては「安全性の要件」に抵触さえするような、「安心度の要件」と「快適性の要件」をめぐる「個に応じた」実践を含むものであった。

この人は“手押し車”を近くに置かなきゃなんない、というように、人それぞれを覚えておく必要がありますね。その人その人のクセがあって、その人が安心するような環境づくりが必要ですから。(K<sub>0</sub>運転手ヒアリング)

“踏み台”を出すのと怒る人がいるんだよね。だから、どの人に出して、どの人に出さないか、覚えておかなきゃなんない。“踏み台”を出さない人の場合は、先に降りていって外からドアを開けて、手を差し出すようにしてます。やっぱり年を取ると、若いところを見せたいんだよね。(K<sub>4</sub>運転手ヒアリング)

前者のケースでは、使い慣れた手押し車を高齢者の手近に置くことで、ジャンボタクシーという別空間にあっても安心できる環境を創出しようとしていることがわかる。一方、後者のケースでは、確かに踏み台を出すことで安全性を高められるものの、「若いところを見せたい」気持ちに配慮した方がその人自身は快く過ごせるのではないかと、という運転手の判断がある。それゆえ敢えて踏み台を出すことなく、手を差しのべる程度のサポートに徹することになる。いずれも「人それぞれ」「その人その人」(の安心度、快適性)に照準した「個に応じた」実践、〈人間としての対応〉(の醸成)と表現できる支援論であろう。

こうした〈人間としての対応〉はさらに進んで、高齢者の支援ネットワーク的な意味合いを帯びたものへと展開してゆく。

Yさんは、前日は来ると言っていたはずなんだけど……認知症が始まりつつあるのかもしれないな。顔色や話の雰囲気から、利用者さんの体調や様子が分かることもあるんですよ。(K<sub>1</sub>運転手ヒアリング)

姿が見えないときは、玄関先まで行って、休みかどうか確認するようにしてます。鍵がカ

かっているかどうかを確認して、いるようであれば声をかけて、話をするようにね……やっぱり、ある程度顔見知りになってくると、特に一人暮らしの人は、様子が気になるんですね。その意味で、運転手同士も、コミセンとも、情報交換が重要になってきます。(K<sub>0</sub>運転手ヒアリング)

送迎の合間に気づかれる「利用者さんの体調や様子」「(姿が見えない)一人暮らしの人(の様子)」は、運転手同士の申し送り事項になるとともに、「塙山学区住みよいまちをつくる会」にも伝えられ、場合によっては「コミュニティケア会議」の検討材料になることもあるという。それまで「乗客」というカテゴリーで捉えられてきた人びとが「人それぞれ」「その人その人」として析出され、さらに「体調や様子」(の異変)が感受されるようになった背景には、「お客様を見る場合に、自分のお袋のような見方をして、大事にしなきゃいけないとか、そんな感じがあります」(T運転手ヒアリング)。

こうした〈人間としての対応〉の背後にある運転手の「翻身(alternation)」(Berger and Luckmann 1967=1977)<sup>18)</sup>を、コミュニティリーダーは「ドライバーさんもお年寄りと関わる機会がいっぱいあって、自分が掘り起こされる」(N会長ヒアリング)と考察しているが、ここで運転手が「掘り起こされ(た)」のは、自らの職能をめぐる問い直し(のきっかけ)に他ならない。「人それぞれ」の高齢者と出会い、「その人その人」と関わる中で、従来のタクシー運転手の範囲を超えると同時に、(乗客の移送という)その労働の根底に存するような「自分に固有の仕事(Eigenarbeit)」(Illich 1981=1982)が見い出されてきたのである。

だが、以上のような踏み台と手押し車のケースにおける「個に応じた」実践、高齢者の支援ネットワークの一翼化に見られる〈人間としての対応〉は、『木曜サロンカー』のような高齢者の移動支援の場合にはお金だけではないと思うけど、普段の仕事ではやっぱり生活あります」(K<sub>0</sub>運転手ヒアリング)とされるように、通常業務の範囲へと全面展開されているのではない。「水揚げ」(売り上げ)が重要視される「普段の仕事」と「高齢者の移動支援」(ジャンボタクシー事業)は業務上、峻別されているのである。また、高齢世代への〈人間としての対応〉も、「アパートの4階から抱っこして降ろしてくることなんて……65になって定年になった人(注:再雇用のドライバー)にはできっこない」(K社長ヒアリング)とされるように、(介護タクシーのような)無限定的なケアを含意しているわけではない。

Tタクシーの支援論は〈職能としての対応〉の拡張だけでなく、「個に応じた」実践、高齢者の支援ネットワークの一翼化といった〈人間としての対応〉を含むものであるが、それは市場経済の〈営利の隙間〉に置かれたジャンボタクシー事業において、いつとき成立するものかといえ

18) バーガー＝luckmanによれば、「翻身」は「従来の慣例的な構造の暴露と破壊」を伴う「主観的現実の根本的变化」(Berger and Luckmann 1967=1977:265)だとされる。高齢者との出会い、個別的な関わりによって、運転手はそれまでの乗客観を「自分のお袋のような見方」へと変容させてきたが、注意しなければならないのは、「翻身」の結果である〈人間としての対応〉は、後述のように〈営利の隙間〉に限定された実践であり、無限定的なケアを含意しているのではない点である。

る。しかしながら、こうした「(営利) 事業の活動化」(=営利事業と非営利活動の相互作用の結果としての、事業者の半営利化)の「いつか」性を、われわれは過小評価すべきではないだろう<sup>19)</sup>。本稿のケースに即して言えば、隙間の時間帯に限定された実践であるがゆえに経営者、運転手とも動機づけが強く、そのことが逆説的ながらも〈三方一両損〉という構造、さらには「高齢者サロンの足」の中期的なサステナビリティをもたらしているからである。

## 7. おわりに

これまで論じてきたように、「埴山学区住みよいまちをつくる会」による「木曜サロンカー」は、高齢世代の「居場所」である高齢者サロンに歩いて来ることの難くなった「その十数人」が参加しつづけられるようにするために、(有償) ボランティア方式ではじめられた「相互扶助システム」であった。だが、ほどなくして事故の発生によるボランティアの心理的負担感、道路運送法の改正にともなう有償運送の困難化といった壁にぶつかってしまう。こうした「ボランティアの限界」に直面しても、なお「その十数人」の「足」を「切って捨てる」ことなく持続するために、コミュニティ組織は「専門処理システム」(交通事業者)との協働によって事業化(ジャンボタクシー事業)を図ったのである。そこでの協働の技法は、コミュニティ組織・タクシー会社・利用する高齢者の「三方」が財(繰入金・広告料・利用料)を出し合う〈三方一両損〉を主体としながら、それを公共部門からの時限的、小規模な財政支援によって補完する点を特徴とするものであった。

同時に付け加えなければならないのは、この〈三方一両損〉による協働には、「(営利) 事業の活動化」と呼びうるようなモメント——「人それぞれ」「その人その人」に照準した「個に応じた」実践、支援ネットワークの一翼化に見られる〈人間としての対応〉——が、部分的ながらも看取される点である。「その十数人のため」にこだわるコミュニティ組織の「活動の論理」との接触によって、タクシー会社の利潤動機の中には〈営利の隙間〉が見い出され、その〈営利の隙間〉の只中で、今度は高齢世代との関わりを通して運転手の労働観に「自分に固有の仕事」の意識が掘り起こされるというように、時間的・空間的な限定性を有しながらも、このジャンボタクシー事業をめぐる市民社会領域と市場経済が相互作用してきたのである。

生命=生活過程を支援するエコノミーは従来、コミュニティビジネス論や社会的企業論の系譜から、社会的領域における「活動の事業化」という観点で捉えられることが多かったといえる。しかし、それとはベクトルを異にした市場経済の「事業の活動化」による支援のエコノミーの形成も、同時に、重要な契機となりつつあるのではないか。議論としては不十分であるが、この点

19) これまで社会学は、〈営利の隙間〉における「(営利) 事業の活動化」の可能性について、十分な議論を展開してこなかったように思われる。その理由として、NGO/NPOを担い手とする市民事業が「もう一つの経済」として市場経済とは異なる領域に措定されてきたこと、「事業の活動化」の担い手となるであろう職能集団論が積極的に探求されなかったことが挙げられる。「組織化された職業または同業組合が公共生活の本質的器官」(Durkheim 1893=1989: 61)とするデュルケーム中間集団論の可能性を、地域福祉の一層の展開、大震災からの復旧・復興が求められる現代的視座から再検討する必要がある。

を实践 - 理論的なファインディングとして提示し、さらなる考察を積み重ねていきたい。

\*

さて今日、塙山学区のジャンボタクシー事業は団地内の商店街の相継ぐ閉店によって「高齢者サロンの足」から「買い物の足」への展開を見せている。周辺の大店への月1回の「買い物ツアー」（参加費700円）において、参加者は、「自分の目で見て、自分の足で買う……仲間たちと一緒に『ああでもない、こうでもない』と買い物ができる」（N会長ヒアリング）。もちろん塙山学区のジャンボタクシー事業は、交通不便地域における路線バスの隙間を補完する「高齢者サロンの足」「買い物の足」という点から言えば、目的地についても対象者についても、限定的な役割を果たしているに過ぎない。だが、それは高齢者の「足」を確保するだけでなく、「高齢者サロン」や「買い物」との組み合わせによって、高齢世代の「生」の全体性（＝自己の存在の維持、他者との関係の（再）形成）も視野に入れているのである。

そして、路線バスの廃止などによって、将来的にこのエリアの公共交通が「空白化」した場合には、このジャンボタクシー事業こそがコミュニティ交通の中核を担うことになるだろう。その際には、たとえば市民自身の主体的計画によって運行をはじめた「醍醐コミュニティバス」<sup>20</sup>（京都市）のケースのように、周辺地域の商業施設・医療機関など（の〈営利の隙間〉）にも「活動の論理」を浸透させ、中規模の活動資源を引き出しにくることによって、「高齢者サロンの足」「買い物の足」をコミュニティ交通へと拡大・展開することができるかどうか——地方都市の郊外団地という急激な少子高齢化に直面している条件不利地域において、あらためてコミュニティ組織のガバナンスが問われることになるだろう。

### 参考文献

- Arendt, Hannah, 1958, *The Human Condition*, The University of Chicago Press. (=志水速雄訳, 1994, 『人間の条件』筑摩書房.)
- Ayers, Ian and John Braithwaite, 1992, *Responsive Regulation: Transcending the Deregulation Debate*, Oxford University Press.
- Berger, Peter L. and Thomas Luckmann, 1966, *The Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge*, Anchor. (=山口節郎訳, 1977, 『日常世界の構成——アイデンティティと社会の弁証法』新曜社.)
- Durkheim, Émile, 1893, *De La Division du Travail Social*. (=井伊玄太郎訳, 1989, 『社会分業論(上)』講談社.)
- 遠藤 乾, 2003, 「日本における補完性原理の可能性——重層的なガバナンスの概念化をめぐって」山口二郎・山崎幹根・遠藤乾編『グローバル化時代の地方ガバナンス』岩波書店, 251-274.
- 船津 衛, 1976, 『シンボリック相互作用論』恒星社厚生閣.
- Gillingwater, David and John Sutton, 1995, *Community Transport: Policy, Planning, Practice*,

20) 「醍醐コミュニティバス」ホームページを参照 (<http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/>).

Routledge.

- 塙山学区住みよいまちをつくる会, 2005, 『塙山25才のコミュニティ——塙山学区住みよいまちをつくる会25周年記念誌』.
- 塙山学区住みよいまちをつくる会, 2010, 『未来へ——塙山学区住みよいまちをつくる会30周年記念誌』.
- 早川伸二, 2004, 「ルーラルエリアにおける非在来型輸送サービスの現状と課題——デマンド型乗合タクシーと自家用車によるボランティア輸送を中心に」『交通学研究』48: 71-80.
- Ilich, Ivan, 1981, *Shadow Work*, Marion Boyars. (=玉野井芳郎・栗原彬訳, 1982, 『シャドウ・ワーク——生活のあり方を問う』岩波書店.)
- 川村雅則, 2005, 「不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の状態——個人タクシー運転手の就業・生活・安全衛生」『北海学園大学 開発論集』76: 111-149.
- 倉沢 進, 1977, 「生活の社会化」高橋勇悦編『テキストブック社会学 5 地域社会』有斐閣, 27-37.
- 森反章夫, 2005, 「街づくりとローカル・ガバナンス」『地域社会学会年報』17: 67-90.
- Offe, Claus and Rolf G. Heinz, 1992, *Beyond Employment: Time, Work, and the Informal Economy*, Polity Press.
- 大森 彌, 2004, 「身近な公共空間」西尾勝・小林正弥・金泰昌編『公共哲学 11 自治から考える公共性』東京大学出版会, 155-179.
- 越智 昇, 1982, 「コミュニティ経験の思想化」奥田道大・大森 彌・越智 昇・金子 勇・梶田孝道編, 『コミュニティの社会設計——新しい《まちづくり》の思想』有斐閣, 135-177.
- 佐藤 恵, 2002, 「障害者支援ボランティアにおけるミッションの再帰性と『支え合い』の技法」『社会学評論』53(2): 247-261.
- 杉田 聡, 2008, 『買物難民——もうひとつの高齢者問題』大月書店.
- 高橋万由美, 2001, 「イギリスにおけるコミュニティ・トランスポートの沿革と制度」『社会福祉学』41 (2): 95-105.
- 玉野和志, 2006, 「90年代以降の分権改革と地域ガバナンス」岩崎信彦・矢澤澄子監修『地域社会学講座 3 地域社会の政策とガバナンス』東信堂, 135-153.
- 帯刀 治編, 1993, 『企業城下町日立の「リストラ」』東信堂.
- 帯刀 治・山田 稔・齊藤康則・伊藤智毅・西村ミチ江・篠原陸美・相原正夫, 2008, 「日立電鉄線存廃問題と地域社会(下)——存続運動が日立・常陸太田地域に投げかけたもの」『茨城大学地域総合研究所年報』41: 23-42.
- 田中重好, 1995, 「地方圏における公共交通の危機と対応策——青森県津軽地方を事例として」『地域社会学会年報』7: 169-206.
- 地域計画医療研究所, 2005, 『NIRA研究報告書 地域福祉計画と小地域福祉交流サロンの可能性』.
- 辻本勝久・西川一弘, 2004, 「過疎地域における住民参加型公共生活交通の実現に向けた課題——和歌山県本宮町をフィールドとして」『交通学研究』48: 111-120.
- 全国社会福祉協議会地域福祉部編, 2006, 「多様化し地域に根づく『ふれあいいきいきサロン』」『NORMA』

199 : 2-4.

※本稿は平成23年度「財団法人ユニバーサル財団」研究助成による研究成果の一部である。