

規範科学としての潜在能力アプローチの可能性について

—佐々木公明・徳永幸之[2012], “地域交通と住民の幸福—「アマルティア・センの潜在能力」を反映した地域交通システムの評価—”, 「運輸政策研究」, Vol. 14, No. 4, pp. 2-12に対する誌上討議—

後藤玲子
GOTOH, Reiko

博(経) 立命館大学大学院先端総合学術研究科教授

1—はじめに

当該論文は、地域交通システムの評価にあたって、アマルティア・センの潜在能力アプローチを採用するという、きわめて斬新で意欲的な研究である。その問題関心は次の例に凝縮されている。「例えば、立派な自動車道路があっても、高齢者、病人、自動車を保有しない人、運転免許を持たない人たちの幸福度あるいは福祉に及ぼすその効果はゼロに近い」。このような関心から、同論文の目的は、「『交通弱者』の地域交通ネットワークから得られる福祉の特性を明らかにする」ことにおかれる。本稿は、セン経済学を専門とする立場から、当該論文の意義と到達点を確認したうえで、規範科学としての潜在能力アプローチの可能性を探るものである(以下、括弧内のページは当該論文の引用ページを表す)。

センによれば、ある個人の「潜在能力(capability)」とは、本人が利用できる資源(財・サービス、支援や介助、さらには環境的条件など)を、本人の「利用能力(utilizing ability)」で変換させることにより、実現可能となる「諸機能(functionings)」の集合をさす。ただし、ここでいう「機能」とは、移動する、読み書きするなどの行い(doings),あるいは、安全でいる、病から逃れているなどの在りよう(beings)を広く指す概念である。手持ちの資源のもので、われわれは異なる機能を異なる水準で実現することができる。また、手持ちの資源の振り分け方、あるいはその使い方を変化させることにより、機能の実現の仕方を変化させることができる。だが、本人の選択によって変化させることのできる諸機能の範囲(選択の実質的な機会)には限界がある。その範囲を潜在能力という^{注1)}。

「高齢者、病人」など本人の利用能力の違い、あるいは、「車利用制約」、「送迎制約」などの私的交通資源の相違に着目しようという当該論文は、交通手段に専ら着目する資源アプローチにも、高速性などの快適さに専ら着目する効用アプローチにも回収されない、まさに潜在能力アプローチの視座

に立つ^{注2)}。その視座は、既存の地域交通システムが、どのような人々を「交通弱者」に仕立て上げ、その人々の活動をどう制限しているかをとらえる新たな視角を提示する。当該論文が、セン経済学の核心に迫るものであることは間違いない。

だが、その一方で、著者らも認めているように、当該論文は、潜在能力概念の解釈において、とりわけそれと「幸福」概念との関係において、センの理論とは異なる見解を示す。しかも、それは、調査の実施上の制約に由来するものではなく、一定の理論的根拠をもってなされている。当該論文に対する本稿の議論は、この1点に集中される。はたして、交通サービスを利用する個人々の潜在能力を、個人々が表明する満足あるいは幸福に置き換えることは可能なのだろうか。後者は前者にどの程度、近似することができるのか。技術的に近似させることができたとして、はたして、そうすることは規範的に適切なのだろうか。はじめに、当該論文の記述に即して、技術的な問題を確認しよう。

2—「各活動の満足度」と「交通サービス満足度」

交通サービスを利用する潜在能力の測定にあたって、著者らは、買物、通院、趣味・交流という3つの活動に対する満足度を5段階評価で(バスサービスについては3段階評価で)調査する。背後には、交通潜在能力は、交通サービスの満足度(公共交通では「路線制約、時間制約、料金制約に応じた行き先や回数の制限」)によって測定され、交通サービスの満足度は各活動の満足度によって測定されるという仮説的前提がある(p. 5)。

「各活動の満足度」が、かならずしも交通手段に還元されないこと、むしろ交通手段以外の要因に大きく依存する可能性のあることに、著者らが無自覚であるわけではない。そうであるにもかかわらず、上記のような仮説前提をおく理由は次のように説明される。

確かに、買物活動の満足度は、買物をする店の品揃え

などに、また、通院活動の満足度は、病院の診療の質など、交通手段以外の要因に依存する。だが、交通サービスが十分に利用できるとしたら、個人は、交通手段以外の要因を幅広く考慮したうえで、自分により高い満足をもたらす店や病院に足を運ぶはずである。自動車が利用できる場合は自動車によって^{注3)}、自動車が利用できない場合には公共交通によって、そうだとしたら、買物活動や通院活動などの満足度は、結局のところ、交通サービスの満足度に還元できることになる、と。

このような立論は、正統的な経済学の議論ときわめて親和性が高い。そこでは、自らの効用関数を所与として、自分により高い満足をもたらす財やサービスを自律的に選択する個人が前提とされているからである。それはまた、個々人の多様な善の観念に基づいた自由な選択を空間的に妨げない、換言すれば、個々人の自律的活動への空間的アクセスを等しく保障するという意味合いで「移動の自由」の平等を推奨する(それ自体は人々の常識と合致した)リベラリズムの考え方も整合的である。

だが、ここには少なくとも次の2つの論理的問題がある。第一に、「交通サービスの満足度」は、一般に、「各活動の満足度」の十分条件とは見なしえない、という問題である。財やサービスの自由な選択を制約する要因は、交通サービスの利用(私的交通資源や公共交通)に限らない。それぞれの活動に振り分けられる本人の利用可能な所得や時間、本人の身体的・精神的性質、さらには、既存のマーケットで購入可能な財やサービスの種類(選択可能な品揃えや診療の質の範囲)は、固有の制約要因となりうる。たとえ交通サービスの満足度(つまりは、それらの活動への空間的アクセスに関する満足度)が一定だとしても、これらの制約要因に違いがあれば、<買物をする>活動や<通院をする>活動、それら自体の満足度に相違がもたらされる可能性がある。

第二に、交通サービスの満足度は各活動の満足の必要条件とも見なしえない可能性がある。例えば、私的交通資源も乏しく、公共交通へのアクセスが困難な個人であっても、宅配される限られた商品以外への欲求を長く抑制してきた個人からは、買物活動への不満は出にくい。また、病状がいよいよ悪化するまで受診を抑制する習性をもつ個人からは、通院活動への不満は出にくい。これらの場合には、たとえ本人から買物・通院活動に関して高い満足度が示されたとしても、そのことをもってただちに交通サービスへの満足度が高いと断定することはできない。むしろ、より機動性の高い買物や通院を必要としているにもかかわらず、交通サービスの利用が困難な状況にやむなく適応してきた可能性を疑うべきだろう。

以上の議論をもとに、本章では、当該論文を改良する試案を考察したい。

(改良試案1)

「各活動の満足度」から「交通サービスの満足度」を導出する際に、交通サービスの利用に還元することのできない諸要因の影響を制御する。すなわち、買物、通院、趣味・交流活動に振り向けることが可能な本人の所得・時間資源、本人の身体的・精神的状況、さらには、本人の望む品揃えや診療の質を備えた店や病院の立地状況など、「交通サービスの満足度」を経ることなく、直接、「各活動の満足度」に及ぶ諸要因の影響を制御する。

この試案は、「交通サービスの満足度」をもって「交通サービスを利用する潜在能力」(以下では、<交通潜在能力>と呼ぶ)を捕捉しようという著者らの基本方針に即した改良方法を示す。だが、上記の分析は、よりラディカルな改良方法をも示唆する。すなわち、買物、通院、趣味・交流活動という3つの活動を、<交通を利用する>という行い(doing)、すなわち<交通利用機能>を代表する3つの局面として位置づけ直したうえで、各局面の達成状況を「満足度」を通さずに直接測定するという方法である。

(改良試案2)

ある個人の<交通利用機能>を、交通サービスを利用した買物、交通サービスを利用した通院、交通サービスを利用した趣味・交流という3つの局面に分解し、それぞれの達成状況を直接測定する。

センのフレームワークに戻って、著者らの議論との相違を確認しよう。買物、通院、趣味・交流活動の「満足度」を尋ねる著者らの質問は、それぞれの活動の達成状況をどのような角度から評価するかを、被調査者の判断に完全に委ねてしまっている。この場合には、例えば、本人の望む品揃えの店がそもそも存在しないことに対する苛立ち(交通を利用したある店へのアクセスではなく)を、「買物活動への不満」として表現する可能性を阻止できない。それに対して、改良試案2は、買物活動一般ではなく、交通を利用した買物活動に焦点を絞ることにより、<交通を利用する>という行いそのもの、すなわち<交通利用機能>の達成度に迫ることを可能とする。

ただし、この改良試案は、個々人が現に達成している交通利用機能の測定にはなっても、<交通潜在能力>の測定とはならない。上述したように、潜在能力とは、利用可

能な資源や利用能力の使い方を工夫することによって、本人が実現しようと思えば実現することのできる機能の範囲を指す。本人が現に実現している機能から、さらに一歩踏み込んで潜在能力に接近するためには、本人の選択範囲を制約している諸条件を知る必要がある。

著者たちが指摘するように、現代日本社会で、〈交通潜在能力〉の制約条件として、第一に挙げられるのは、車利用制約、送迎制約など私的交通資源上の制約だろう。自動車が利用できない個人は公共交通に頼らざるを得ないからである^{注4)}。そのような個人の〈交通潜在能力〉は、公共交通へのアクセスの利便性(当該論文は、運行頻度、料金、所要時間、バス停までの距離を挙げている)に依存することになる。そして、その利便性は、本人の利用可能な所得や時間などの資源、身体的・精神的な利用能力(障害・疾病の有無など)によって大きく影響を受ける可能性がある。これより次の改良試案が提示される。

(改良試案3)

ある個人の〈交通潜在能力〉をとらえるために、本人が現に実現している交通利用機能を参照点として、本人の利用可能な資源と利用能力上の制約条件のもとで、本人が実現しようと思えば実現可能となる〈交通利用機能〉の集合を推定する。

以上、3つの改良試案は、「各活動の満足度」を「交通サービスの満足度」へ、「交通サービスの満足度」を〈交通利用機能〉へと絞り込み、しかる後に、〈交通利用機能〉を〈交通潜在能力〉に拡張するプロセスを示す。著者たちの作業は、このプロセスにおいて、「各活動の満足度」をもって〈交通潜在能力〉を捕捉するという、いわばショートカットを行ったものと理解される。おそらくそのようなショートカットが妥当するケースもあるだろう。このショートカットが上記のプロセス全体と一致する、あるいは表象すると見なしうるケースである。最後に、その点を考察して本章の分析を終える。

(「各活動の満足度」が〈交通潜在能力〉を表象するケース)

次の3つの条件をともに満たす場合、「各活動の満足度」は〈交通潜在能力〉を表象する。

- ・ 交通利用のもたらす「満足」が買物、通院、趣味・交流活動のもたらす「満足」に、ほぼ集約される。
- ・ それらの活動から得られる「満足」を制約する諸要因のリストと水準が、交通利用から得られる「満足」を制約する諸要因のリストならびに水準と、ほぼ重なる。
- ・ 「満足」に対する自己評価が、本人の交通利用機能の客観的な状態、さらには、実現可能な交通利用機能の集

合、すなわち交通潜在能力を表すと見なすことができる。

これらの条件はいずれも厳しいものであることが容易に理解されるだろう。だが、中でも一番厳しいのは、3番目の条件である。この点については章を改めて論じたい。

4——「幸福」と「潜在能力」

近年、「満足」、「幸福」などの主観に着目する研究が流行の兆しを見せている。著者たちが主張するように、その背後には、幸福を脳の働きとして客観的にとらえることが可能になってきたという科学の進展があるのかもしれない(p. 11, 注1)。あるいは、交通サービスをほとんど利用できない僻地と比べて、著者らの調査対象区域では、環境への「適応」の可能性を排除する特別な事情があるのかもしれない(p. 3)。そうでなくても、本人の主観的な感覚や感情、痛み、不安、怒り、安心などが、本人の潜在能力を捕捉する重要な手がかりとなることは確かである。例えば、水俣病という病の同定、さらには、個々の水俣病患者の認定に際しては、医者や行政機関など本人以外の人にとらえた「他覚」的情報ではなく、本人たちがとらえた「自覚」的情報こそが、決め手となったことが知られている^{注5)}。

ただし、ここでいう主観、「自覚」とは、分析的概念である点に留意する必要があるだろう。それらは、ある特定の状態との対応関係が比較的明瞭な場面で、限定された諸条件のもとで抽出される。例えば、痛みは、同一の個人内においても、多種多様な条件に依存して大きく変動することがある。したがって、個人内で痛みの平均をとるとしたら、さほど大きな値としては表出されないことがある。だが、同様の属性をもつ個人間であれば、変動の仕方に一定の規則性が観察されうる。はたして、どういう要因が重なったときに痛みが高まるのか。それは、そのような人々が普通に社会生活を送るうえで、避けることのできないものなのか。この分析は、ある属性を共通にもった人々の痛み(光・音の刺激のコントロール)を軽減するうえで有効な地域の公共交通政策が浮き彫りにする可能性がある。

それに対して、「幸福」、「満足」は、分析にはなじまない。それらは、分析の対象とする事柄の客観的な状態よりも、それらに対する個人の対応、向かい方——本人の生や他者、世界に対する姿勢——をより強く反映するものだからである。例えば、ある個人において通院を目的とする交通利用が高い水準で実現されているとしよう。彼女は慢性的な病気を持つが、現在のところ、医療保険や所得控除などによって家計支出を最小限に抑えられることもあり、通院活動に対する周囲の理解も得やすいとする。それに対して、買物や趣味・交流を目的とする交通利用には公的支援もつかず、周

困の理解も期待できないとする。事実、それらの達成水準はきわめて低いものであるとする。この状況下で、彼女が、通院活動に大変満足と答え、買物活動についての表明を控え、総合的には、必要以上に通院できている自分の状態をほぼ満足と評価したとしても、そのことをもって、彼女の交通潜在能力は高いと結論づけることは危険である。

5——おわりに

著者たちが指摘するように、〈交通潜在能力〉が、他の財・サービスの選択可能性を高め、それを通じて他の諸活動の実現可能性を高める可能性はきわめて高い。裏返せば、交通利用機能の不足は、新奇な商品の探索に未知な場所を訪れたり、さほどポピュラーではない治療技術を試すなど、あえてリスクを冒すことも含めた人の多様な活動、幅広い生き方への自由なアクセスを制限するおそれがある。そればかりではない。交通サービスを利用することそれ自体が人に与える喜びから、特定の人々を排除することにもなりかねない。

本論文が仮説的に提示する次のフレーズは、著者たちのいう「交通弱者」の視点から交通システムを評価することの必要性を物語る。すなわち、「新型の交通手段が導入されるときに、それほど高速ではないが、それほど料金が低い『既存の』交通手段が廃止されるならば、一部の(特に低所得の)人々の交通の機能(潜在能力)はかえって低下してしまうことになる」。この必要性はいくら強調しても、し足りないだろう。

上述したように、潜在能力アプローチは、個人の状態を、本人の保有する資源でもなく、本人の効用(個人内資源分配に関する)でもなく、本人の福祉(well-being)においてとらえるという点で、経済システムの規範的評価——例えば、どちらがより正義に適っているかなど——を可能とする。ただし、ここでいう「可能とする」は、規範的評価の論理演繹的な導出を意味するわけではない。そうではなくて、規範的評価を行うための適切な情報的基礎(指標)を提示すること、あるいは、規範的評価が形成されていくプロセスの構造を、見通し良く提示することにとどまる。

経済システムの規範的評価の基礎概念、そもそも何をもって個人の福祉と見なすか、どの状態はどの状態よりもより正義に適っているかといった判断を、潜在能力アプローチが理論的に備えているわけでは決していないのである。

このことに留意するとしたら、潜在能力アプローチの実践的な適用に躊躇している経済学の現状が理解される。潜在能力アプローチを実践的に適用しようとしたら、規範的評価のための基礎概念を措定するという、それ自体規範的な議論を避けられない。例えば、2章で論じたように、

買物、通院、趣味・交流活動という3つの活動を、〈交通利用機能〉を代表する3つの局面として扱うということは、それ自体、規範的議論である。仕事をする、自宅でデーセントに暮らす、などと並ぶ独立の機能として、交通利用機能を立てる必要があり、その構成要素として、この3つを抽出する背後には、少なくとも現代日本においては、これらを個人が実現できているかどうかについて、社会が無関心であるわけにはいかないという判断があるからである。その判断は、さらに、人と人が広く行き交うという、〈交通〉概念それ自体の規範性に基づいている可能性がある。

これが実証的科学を標榜する経済学の範疇を超えているのは確かである。けれども、経済システム的设计において、とりわけ資源の社会的分配に関わる場面において、個人保有する資源、あるいは、個人個人の効用(個人内資源分配に関する)にとどまることができないこともまた確かである。私有財産制度を所与とした市場システムのもとでは放置されがちな個人個人の困難に、資源の社会的分配を通じて対処しようとするならば、個人個人の福祉(well-being)に踏み込んだ経済システムの評価を回避することはできない。

法と経済学の潮流を前にして、かつてセンは、法学が「経済学に対して不当に狭い見方をとっていること」を批判し、法学と経済学を結びつけることは、両者を「〈広げる〉実行であり、〈狭める〉実行ではない」ことを強調した注6)。本研究をはじめとして、センの潜在能力アプローチの導入を試みる工学的な研究は、まさに、交通システム評価の転換に向けて、工学と経済学の協同を通じて、両者を「〈広げる〉実行だといえるだろう。当該論文がこのような実行に着手されたことに感謝しつつ、また、さらに多くの貢献がこの実行に参加することを祈念しつつ、小論を閉じたい。

注

注1) 潜在能力概念の解説としては鈴木・後藤[2001]¹⁾、後藤[2002]²⁾などを参照のこと。

注2) 実際には、本論文で扱われている利用能力の相違は、65歳以上と未満のみであるが。

注3) 免許、自動車の保有、送迎などによって自動車の利用可能性を測っている。

注4) 当該論文では、「交通弱者」になる可能性が大きい要因として、これらの他に、「高齢者」が挙げられている。

注5) 白木[1998]³⁾、pp. 274-276。また、原田[2007]⁴⁾などを参照のこと。

注6) Sen[2009]⁵⁾、p. 53。

参考文献

- 1) 鈴木興太郎・後藤玲子[2001]、『アマルティア・セン—経済学と倫理学—』、実教出版。
- 2) 後藤玲子[2002]、『正義の経済哲学—ロールズとセン—』、東洋経済新報社。
- 3) 白木博次[1998]、『冒される日本人の脳—在る精神病理学者の遺言—』、藤原書店。
- 4) 原田正純[2007]、『豊かさとは棄民たち—水俣学事始め—』、岩波書店。
- 5) Sen, A. K.[2009], "Economics, Ethics and Law", Gotth R. and Paul Dumouchel (eds.), *Against Injustice—The New Economics of Amartya Sen—*, Cambridge University Press (後藤玲子監訳[2011]、『正義への挑戦—セン経済学の新天地—』、見洋書房)。

(原稿受付 2012年7月20日)