

口頭発表

【分科会 8】

# 京都市における空き家問題と対策に関する研究

同志社大学政策学部 武藏ゼミ C 班

○森光太朗 (Kotaro Mori)・深尾真希 (Maki Fukao)・八代拓哉 (Takuya Yasiro)  
・高山梨花 (Rika Takayama)・山本知里 (Chisato Yamamoto)・杉本龍星 (Ryusei Sugimoto)・坂下寧大 (Neo Sakashita)

(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード：補助金、登記、専門家連携体制

## 1. 研究の目的

日本社会は急速に人口減少と高齢化が進んでおり、その影響として全国的に空き家の増加が深刻化している。空き家の主な発生要因としては、住宅所有者の死亡に伴う相続や、所有者の介護施設入所などが挙げられる。特に相続人が複数いる場合、処分に関する合意形成が困難となり、権利関係が複雑化し、結果的に空き家が放置される事例が多い。

京都市においては、歴史的建築物の多さや、景観条例、細街路の建築制限など、物理的・法規的制約が空き家の利活用を一層困難にしており、地域特有の課題を抱えている。空き家が適切に管理されないまま放置されることで、生活環境の悪化や地域景観の衰退、さらには地域コミュニティの弱体化にもつながる。

京都市では、平成 26 年に「京都市空き家等の活用、適正管理等に関する条例」を施行し、以降空き家対策を本格化させた。その結果、平成 30 年以降は空き家率が減少に転じているものの、人口は今後も緩やかに減少していく見込みであり、空き家の増加リスクは依然として存在する。

本研究では、京都市における空き家対策の現状と課題を分析し、とりわけ補助金制度や、相続・登記など法的側面からの支援体制と専門家の関与に焦点を当て、今後の施策の改善提案を行う。

## 2. 研究方法

本研究は以下の資料を用いて京都市の空き家対策を分析した。

- ・京都市が公表している行政資料、条例、統計データ
- ・京都市役所へのヒアリング
- ・京都市公式ウェブサイトに掲載された制度情報

## 3. 京都市の空き家対策の概要

### 3.1 基本方針

京都市では以下の基本方針のもと、空き家の発生から利活用・除却までを一体的に進めている。

- ・早期発見・早期対応による未然防止
- ・地域住民との連携による相談体制の整備

- ・空き家の利活用促進とマッチング支援
- ・危険空き家に対する除却支援

### 3.2 空き家税（非居住住宅利活用促進税）

空き家や別荘などの非居住住宅は、住宅供給を阻害するとともに、防災・防犯・生活環境に悪影響を及ぼし、地域コミュニティの活力低下の要因となる。これを踏まえ、京都市は令和 11 年から非居住住宅の所有者を対象に「非居住住宅利活用促進税」を導入予定である。収税を活用し、空き家の活用支援を行うことで、住宅供給促進や安心安全な生活環境の確保、地域活性化、将来的な費用低減を図り、持続可能なまちづくりを目指している。

### 3.3 空き家バンク

空き家バンクは、所有者と利用希望者のマッチングを行う仕組みであり、京都市も市役所や専門家、不動産会社と連携して運営している。登録物件は市のホームページや国の「全国空き家バンク」に掲載され、広域的に情報発信がなされている。専門家が現地調査をおこなうため、物件情報の信頼性も確保されている。

ヒアリングの結果、登録物件数は 5 件、利用希望者は 6 人にとどまる。利用希望者の多くは 40 代以下であり、登録物件の多くは居住困難な状態であることが課題と判明した。

### 3.4 補助金制度

京都市では、市場で流通しにくい昭和以前の空き家の老朽化を防ぎ、活用・流通を促すため、「京都市空き家等の活用・流通補助金」を令和 6・7 年度限定で実施している。

- ・売却時の不動産仲介手数料の一部補助（上限 25 万円）
- ・空き家解体費用の一部補助（上限 60 万円、敷地統合時は最大 20 万円加算）

ただし、これらの補助は主に売却や解体を前提としており、リノベーションを伴う活用支援は限定的である。

## 4. 相続・登記と専門家支援体制

### 4.1 相続登記義務化と手続き

令和 6 年 4 月より、相続登記は義務化された。空き家を活用・売却・賃貸するには、相続登記に

よって名義変更を行う必要がある。

相続人が複数存在する場合は遺産分割協議を経て、戸籍謄本・住民票等を用いて法務局に申請する。司法書士への依頼が一般的であるが、費用がかかるため、手続きが遅れる要因ともなっている。

#### 4.2 京都市の専門家連携体制

京都市では、空き家問題に対応するため、以下の段階的な相談体制を整備している。

##### 1. 宅地建物取引士(空き家相談員)による初期相談

- ・地域の宅建士を「地域の空き家相談員」として登録

- ・所有者、近隣住民、地域団体の相談に対応

##### 2. 司法書士・弁護士への専門相談

- ・相続・登記・法的トラブルがある場合に連携
- ・司法書士：名義変更、遺産分割協議、相続登記など

- ・弁護士：相続争い、訴訟対応など

このように、京都市では「地域相談員→司法書士→弁護士」へと段階的に支援を行う体制が整備されている。

### 5. 結果

京都市は、空き家対策として補助金制度や相談体制など多面的なアプローチを実施しているが、調査の結果、以下のような課題が明らかになった。

- ・補助金の規模が限定的であり、活用しづらい
- ・司法書士・弁護士への正式依頼には費用負担が大きく、経済的支援が不足
- ・複雑な相続・権利関係への対応が不十分
- ・リフォーム支援の制度が整っておらず、再活用が進まない

### 6. 考察

京都市の空き家対策は全国的にも先進的であり、地域密着型の相談体制や条例による包括的対策が注目されている。しかしながら、リフォームや専門家依頼の費用負担が依然として大きく、利用促進の障壁となっている。特に、以下のような制度の導入が望まれる。

表1 改善提案とその内容

#### 改善提案 内容

リフォーム 空き家の賃貸・地域利用を目的とした改修費の補助制度創設  
補助の拡充

相続手続き 相続登記費用や遺産分割協議に関する助成制度  
の助成制度 する司法書士・弁護士費用の助成

伴走型支援 初回相談にとどまらず  
の導入

これらの制度の導入は、所有者の参加を促し、空き家を地域資産として再活用するための基盤になると考えられる。加えて、京都市の空き家問題の緩和や人口減少の抑制、地域活性化に資することが期待される。

### 7. おわりに

本研究では、京都市における空き家対策の現状を多角的に分析し、制度の運用実態や課題を明らかにした。京都市は、条例の制定や相談体制の整備、補助金制度の導入など、全国的にも先進的な取り組みを行っている。しかし、相続や登記といった法的手続きの負担や、リフォーム支援の不十分さといった実務的な課題が依然として存在している。

今後は、所有者や地域住民が空き家の利活用に主体的に関われるよう、経済的・制度的な支援のさらなる充実が求められる。とりわけ、費用面での障壁を取り除く制度設計や、長期的な視点に立った地域資源としての空き家が鍵となる。

#### 参考文献

- (1) 京都市空き家対策室  
<https://akiya.city.kyoto.lg.jp/> (2025/09/10閲覧)
- (2) 京都市 京都市版空き家バンク「京都市安心すまいバンク」の創設～「京都安心すまい応援金」に続く、子育て世帯の定住・移住促進の取り組み～  
[https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000339009.html/](https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000339009.html) (2025/09/10閲覧)
- (3) 京都市 総合的な空き家対策の取組方針  
<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000150/150375/torikumihoushin.pdf>  
(2025/09/10閲覧)
- (4) 京都市 非居住住宅利活用促進税について＜令和11年度課税開始予定＞  
<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyoza/page/0000296672.html> (2025/10/16閲覧)
- (5) 京都市 【令和7年度】京都市空き家等の活用・流通補助金について  
<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000329679.html> (2025/10/16閲覧)
- (6) 京都市 地域で取り組む空き家対策ガイドブック  
[https://www.city.kyoto.lg.jp/digitalbook/book\\_cmfiles/2013/book.html](https://www.city.kyoto.lg.jp/digitalbook/book_cmfiles/2013/book.html) (2025/10/16閲覧)
- (7) 京都市 令和5年住宅・土地統計調査の結果（空き家率、空き家数）について  
<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000337/337643/akiyasiryo0301.pdf>  
(2025/10/16閲覧)

# 北陸新幹線延伸ルートに対する地域住民の選考特性 —若年層へのアンケート調査より—

立命館大学島田ゼミBチーム

○川崎 友恵(Tomoe KAWASAKI)・山田 壱晟(Issei YAMADA)・水野 裕太(Yuta MIZUNO)・深谷 智希(Tomoki HUKAYA)・和田 繁明(Shigeaki WADA)・中野 葵(Aoi NAKANO)・吉田 貴範(Takanori YOSHIDA)・山村 拓夢(Hiromu YAMAMURA)・松田 侑也(Yuya MATUDA)

(立命館大学経済学部経済学科)

キーワード：北陸新幹線、小浜・京都ルート、米原ルート

## 1. はじめに

北陸新幹線延伸は、北陸地域と関西圏をより緊密に結ぶ計画であり、地域間の交流促進や経済発展に大きな影響を与えると期待されている。これまでの議論では、費用対効果や地理的条件に基づく検討が中心であったが、利用者や地域住民の意見を反映した議論は十分とは言えない。

本研究の目的は、図1に示された北陸新幹線における米原ルートと小浜・京都ルートの特徴を様々な観点から比較し、独自のアンケート調査に基づいて市民が重視する要素を明らかにし、北陸新幹線の延伸ルートを決定するにおいて残された課題を指摘する。



図1 京都・小浜ルートと米原ルートの経路図

出典：京都府（2010）「北陸新幹線（敦賀以西）3ルート比較」

## 2. 両ルートの比較

表1 両ルートの項目別比較

項目	小浜・京都ルート	米原ルート
概算建設費	約3.9兆円	約1兆円
想定工期	約15年	約10年
費用対効果	約0.5	約1
需要	約26,000人/日	約33,000人/日

出典：関西広域連合（2012）「北陸新幹線（敦賀以西）ルートの検討について」より筆者作成

### 【米原ルート】

#### メリット

表1によると、概算建設費が比較的安い。また、建設延長の距離が短く、想定期が小浜・京都ルートよりも5年短いと予想されており、費用対効果に関しては小浜・京都ルートは0.5前後、米原ルートは1程度と予想されている。路線建設にトンネルを掘る必要性が低いため土砂の掘削・運搬の労力がかからず、土砂などの処理による環境への影響も小さい。

#### デメリット

東海道新幹線と北陸新幹線では脱線逸脱防止対策のシステムと運行管理システムが異なるため、乗り換えが必須となる。その際、米原から新快速を利用する場合と比べ、所要時間に違いがほとんど生まれない。さらに、東海道新幹線は既に過密ダイヤであるため、線路は新幹線の容量が圧迫されていて、JR東海側の技術や経営に懸念がある。滋賀県以外からの支持が弱く、関西の経済圏を通らないため反対意見も多くあがっている。京都、大阪市街を通らないため、観光の面での需要は少ないと見込まれる。

### 【小浜・京都ルート】

#### メリット

現状の新大阪から金沢へ向かう最速ルートは、特急から北陸新幹線への乗り換えで2時間35分であるのに対し、小浜・京都ルートを利用した場合の予想所要時間は1時間20分のため1時間以上の短縮になる。さらに、東海道新幹線の線路を使わずに東京と大阪を結ぶことで東海道新幹線の運行に支障や災害などで滞った場合に代替ルートとして活用することができる。

#### デメリット

建設コストが高く、地域インフラの面など不安や不満からくる地域住民の反対の声がある。さらに京都には多くの活断層が通っているため、環境破壊などのリスクへの不安が残る。

### 3. 研究手法

調査対象は高校生から社会人とし、2025年10月13日から14日にかけてGoogleフォームを用いてアンケートを実施し、計214人の回答を得た。アンケートは居住地、年齢層、どちらが最適ルートと思うのか、またそう考えた理由を尋ねた。

### 4. 集計結果

滋賀県居住者率は50%、京都府在住者率15%、大阪府居住者率は7%、その他28%であった。また、年齢層の割合は高校生7%、大学生・専門学生91.1%、大学院生0.9%、社会人0.9%であった。

そして米原ルートを最適ルートだと考えた人の割合は41.6%、小浜・京都ルートを最適ルートだと考えた人の割合は58.4%という結果となった。

### 5. 分析結果と考察

北陸新幹線を延伸するにあたって、小浜・京都ルートか米原ルートのどちらが採用されるかで、費用の大きさや実際に完成した時の利便性などに大きな影響がある。そのため、京都、大阪、滋賀に住む人の意見を集計した。三府県のうち、滋賀県は米原ルートでは通るが、小浜・京都ルートでは通らないため、これを区別して表2で比較した。

表2 居住地別のルート選択傾向

居住地	小浜・京都ルート	米原ルート	計
京都・大阪	31	16	47
滋賀	54	53	107
その他	40	20	60
合計	125	89	214

出典：筆者作成

独自に作成したクロス集計表(表2)によると、「京都・大阪」、「その他」では小浜・京都ルートが米原ルートの約二倍になっている。それに比べ「滋賀」では小浜・京都ルートと米原ルートではほとんど変わらない。この結果から滋賀県在住の人は米原ルートを選択する傾向があった。

米原ルートを選んだ理由 小浜・京都ルートを選んだ理由



図2 ルート別に見た選択理由の割合

図2よりそれぞれのルートを最適と考えた理由としては、小浜・京都ルートを選択した人は「経済効果が大きい」、「利便性が良い」という理由が多く、米原ルートを選択した人は「建設費用が少ない」「小浜・京都ルートより環境に良い」という理由が多く見られた。このことから小浜・京都ルートを選択した人はメリットを重視する傾向があった。また米原ルートを選択した人はデメリットを懸念する傾向があった。

### 6. 結論

小浜・京都ルートと米原ルートを比較した結果、小浜・京都ルートは①所要時間が短い②東海道新幹線の交通の不具合や災害などで滞った場合に代替ルートとして活用することができる③乗り換えが必要ないという強みがあり、米原ルートは①建設費が安い②工期が短い③費用対効果が大きい④環境への影響が小さいという強みがあることが明らかになった。

小浜・京都ルートを選択した理由として、将来的な経済効果や利便性などがあり、米原ルートを選択した理由としては、建設費用の少なさや環境に良いという部分が多かった。

これまでに挙げたデータやアンケートの結果から簡単にどちらのルートが最適かを結論づけることは難しい。そのため今後は行政が情報発信や説明を強化し、住民が各ルートの情報を正しく理解した上で実際に利用する市民の民意を反映したルート選択が行政には必要であると考える。本調査ではアンケート回答者の9割以上が大学生・専門学生であり、年齢層に偏りがあった。今後は幅広い年齢層を対象に調査を行い、より多角的な意見を把握する必要がある。

### 参考文献

- 小浜市(2023)『描いた夢が今つながる さあ行こう「小浜・京都ルート」で』(最終閲覧日:2025/10/17)
- 国土交通省(2024)「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に関するご説明資料」(最終閲覧日:2025/10/17)
- 京都府「北陸新幹線（敦賀以西）3ルート比較」(最終閲覧日:2025/10/17)
- 関西広域連合(2012)「北陸新幹線（敦賀以西）ルートの検討について」(最終閲覧日:2025/10/17)

# オープンデータを活用した橋梁リスクスコアによる維持管理支援と防災的活用の可能性

## - 福知山市橋梁データを用いたケーススタディ -

○高田 愛華 (TAKADA Aika)

(福知山公立大学地域経営学部地域経営学科)

キーワード：オープンデータ、リスク評価、インフラ維持管理

### 1. 研究背景と目的

近年、全国的に橋梁の老朽化が進行し、地方自治体では限られた財源と人員の中で効率的な維持管理が求められている。特に地方部では、人口減少や財政制約により、従来の定期点検・個別補修を前提とした体制の維持が難しくなっている。一方で、豪雨や地震などの自然災害が頻発し、橋梁の機能停止が地域交通や避難行動に及ぼす影響は深刻化している。

このように、「平時の維持管理」と「非常時の防災対応」を一体的に考える橋梁政策が求められるが、行政データは点検記録にとどまり、政策判断に活かせる形で整理・可視化されていない。オープンデータを公開する自治体は増えているものの、「危険度」や「優先度」の算出には専門的知識を要し、現場での即時活用は難しいのが現状である。

本研究は、こうした課題を踏まえ、オープンデータを用いて橋梁のリスクスコアを簡易に算出し、維持管理や防災計画の意思決定に活用する手法を提案する。福知山市の橋梁データを用いたケーススタディを通じて、構造的健全性と社会的影響の両面から評価する枠組みを提示することを目的とする。

### 2. 研究方法

本研究では、福知山市が公開する橋梁点検結果および道路河川課が作成する要望受付対応票を用いた。橋梁データから架設年、構造種別、判定区分、径間数などの属性を抽出し、これらを基にリスクスコアを設定した。

また、2020~2024年に市民から寄せられた要望受付対応票を無作為に50件抽出し、Pythonによるテキストマイニングとワードクラウドで分析した。さらに、代表的橋梁についてOpenRouteService APIを用い、通行不能時の代替経路を算出し、社会的影響を指標化した。

なお、リスクスコアとは、複合的な視点から各橋梁を数値化したものであり、値が高いほど今後の対応や補修の優先度が高いことを示す。また、点検結果などの判定区分との乖離が大きい橋梁は、経年劣化以外の要因（交通量、環境条件、構造形

式など）がリスクに大きく影響している可能性を示す。

### 3. 分析結果

福知山市内の橋梁1072本のうち、1970年以前に架設されたものは195本であり、このうち判定区分III（要修繕）は13本確認された。幅員4.0m以上の橋に限定すると5本に絞られた。

#### 3.1 判定区分の割合

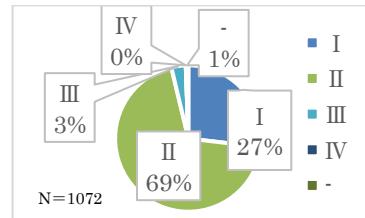


図1 福知山市内橋梁の判定区分の割合

福知山市道路河川課の橋梁点検結果を基に、判定区分の割合を求めた（図1）。判定区分IIが全体の約7割を占めており、おおむね良好な状態が維持されている。一方で、判定区分IIIも少数ながら存在し、今後の補修計画において優先度の高い対象となる。未記載の橋梁も確認されるため、これらについては個別調査が必要である。

判定区分の分布分析は、橋梁維持管理における「予防保全型政策」への転換に資する知見を提供すると考えられる。

#### 3.2 福知山市内橋梁の対応方針別件数



図2 橋梁の対応方針別件数（福知山市）

橋梁の点検結果に基づき決定された対応方針の件数を求めた（図2）。最も多い対応方針は「経過観察」で、全体の約6割を占めた。これは現時点で安全性に大きな問題がない橋が多い一方で、

将来的な劣化進行が懸念されていることを意味する。「補修」は225件で、舗装や断面、ひび割れなど多岐にわたる。「撤去検討」および「架替予定」はそれぞれ17件、3件にとどまった。

この結果は、予算制約下における補修優先度の定量的判断の必要性を示している。

### 3.3 市民の体感的な危険認識

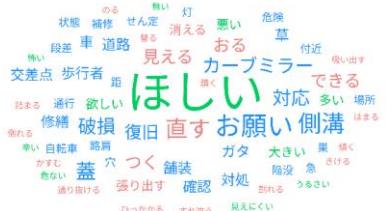


図3 要望内容ワードクラウド

無作為に抽出した市民要望対応票からワードクラウドを作成した(図3)。「直す」「側溝」「破損」など補修関連語が多く、市民の関心は安全性や通行環境の改善に集中していた。これらの傾向は行政の点検結果とも一致しており、市民の意見を反映した維持管理方針の可能性を示している。

### 4. リスクスコア設定

本研究では、橋梁の老朽化度合いを分かりやすく示す指標としてリスクスコアを考案した(表1)。既存の判定区分が構造的健全性を重視するのに対し、本研究では社会的影響も加味した相対評価を目的とする。構造形式、架設年、径間数、代替路の有無などに0~3点を付与し総合スコアを算出した。スコアが高い橋ほど老朽化や負担が大きい傾向を示し、補修や防災計画の優先順位付けに活用できる。

表1 リスクスコア評価内訳

評価項目	評価内容	評価基準	スコア
架設年	老朽化リスク	1970年以前	3
		1971~1990年	2
		1991年以降	1
判定区分	橋梁点検における健全度	区分IV(要緊急措置)	4
		区分III(早期措置)	3
		区分II(予防保全)	2
		区分I(健全)	1
径間数	構造的複雑性	3径間以上	3
		2径間	2
		単径間	1
上部構造形式	耐荷力・維持管理難易度	鋼トラス・鋼桁	3
		RC桁・PC桁	2
		その他(簡易桁など)	1
幅員	交通量・重要度	8.0m以上	3
		4.0~7.9m	2
		4.0m未満	1
その他	代替路の有無など	代替路なし/交通集中箇所	+2(加点)
		代替路あり(近接)	0

表2 合計スコアと評価

合計スコア	評価	意味づけ
13~18点	高リスク(A)	優先的修繕・防災対応が必要
9~12点	中リスク(B)	状況に応じて点検・補修計画検討
6~8点	低リスク(C)	定期点検の継続で可
5点以下	安全圏(D)	構造的問題・社会的影響とも小

### 5. ケーススタディ

本章では、市中心の由良川に架かる音無瀬橋を対象に、通行不能時の影響を検証した。徒歩を想定し、OpenRouteService API を用いて通常時及び閉鎖時の経路を計算した。起点・終点を橋の東西の設定し、最寄りの代替橋を経由する迂回経路を算出した。位置確認には全国Q地図を使用した。

表1 音無瀬橋閉鎖時における移動距離・時間比較

指標	通常時	橋閉鎖時 (迂回経路)	増分率
移動距離	1.316 km	4.592 km	2.489
所要時間	15.79 分	55.10 分	2.49

その結果、徒歩移動の距離・時間はいずれも約2.5倍に增加了。これは橋梁閉鎖が市民の生活や避難行動に大きく影響することを示し、リスクスコアに「代替路の有無」を考慮する妥当性を裏付ける。以上より、本分析は橋梁閉鎖時の社会的影響を定量的に把握する有効な手法であり、維持管理計画や防災シミュレーションへの応用が期待される。

### 6. 政策的活用の可能性と今後の展開

本研究で考案したリスクスコアは、橋梁維持管理の優先順位付けにとどまらず、災害時の代替経路や避難計画の検討にも活用できる。すなわち、平時には補修計画や予算配分の合理化に、非常時には通行規制情報や避難ルート策定に資する二層的指標として機能する。また、橋梁データを市民と共有することで、防災意識の向上にも寄与し得る。

今後は、防災アプリ等との連携により、橋梁の通行状況をリアルタイムで把握できる仕組みへの応用が期待される。

### 参考文献

- (1) 福知山市(2025)「福知山市管理橋梁検結果・対応内容一覧」
- (2) 福知山市道路河川課(2020~2024)「要望受付対応票」

### 注記:

本稿の構成検討にあたり、文章整理の補助として生成AIツール(ChatGPT, OpenAI; 使用モデル: GPT-4o およびGPT-5)を参考にした。分析内容および最終的な判断は筆者が確認し、責任を持つものである。

# 京都市における次世代型乗合タクシー制度の提案

- 予約制×AI 最適ルートで観光と環境の両立を目指す -

深尾ゼミ 16期生

○小池 理穏 (KOIKE Rinon)・奥村 萌葉 (OKUMURA Moeha)・川添 蒼 (KAWAZOE Aoi)・窪田 菜々子 (KUBOTA Nanako)・柴田 元眞 (SHIBATA Genshin)・塚原 彩花 (TSUKAHARA Ayaka)・出口 萌日 (DEGUCHI Honoka)・野田 雪乃 (NODA Yukino)・日比 茉那夏 (HIBI Manaka)・正富 美羽 (MASATOMI Miu)・松本 暖菜 (MATSUMOTO Hana)・松本 侑大 (MATSUMOTO Yudai)・丸井 洋樹 (MARUI Kouki)・山田 明日香 (YAMADA Asuka)・和田 凌 (WADA Ryo)  
(龍谷大学政策学部政策学科)

キーワード：オーバーツーリズム、市営バス、乗合タクシー

## 1. はじめに

京都市は非常に多くの観光客が訪れる国内屈指の観光都市である。2024年に京都市を訪れた観光客数は 5606 万人と、新型コロナウイルスが本格的に流行した年の前年である 2019 年の観光客数と比較し、約 105%までに拡大した。それに比例し、鉄道によるアクセスが難しい市内の主要な観光地では市営バスを利用する観光客が多く、混雑を招いている。京都市の『令和元年度 第 3 回市政総合アンケート』では、市民の約 60%が「公共交通機関の混雑対策をはじめとする利便性の向上」の実施を求めていることから、市営バスの混雑は早急に解決すべき課題といえる。

本稿では京都市内の交通実態を踏まえ、混雑緩和のための革新的なアプローチを行い、市民と観光客が快適に利用できるまちづくりを目指す。

## 2. 市営バス混雑の現状と過去の政策

### 2-1. 市営バス混雑の現状

京都市交通局の調べによると、令和 5 年の市営バス利用者が 33.3 万人に対し、令和 6 年は 34.0 万人と増加している。さらに、京都市情報局の調べでは「バスや地下鉄などが混雑して迷惑した」と回答した人が 67.0% と、令和 5 年と比較し 4.6% 上昇した。これらより、実際に市営バスの混雑で市民の不満が生じていることが考えられる。

### 2-2. 過去の政策と課題点

紙幅の制約により、本稿では京都駅と主要観光地を結ぶ観光特急バスに限定して論じる。観光特急バスは、ゆき便の利用率が 7 割以上である一方、かえり便の利用率は約 2 割にとどまっている。

主な要因は、観光特急バスの経路が寺院など 18 時頃に閉門する観光地を中心としており、18 時以降も観光を続ける人々が帰路手段を失うため、既存の市民バスの混雑につながっている。さらに近年では、夜間特別拝観など 18 時以降の観光コンテンツが増加し、従来のバスダイヤでは対応しきれない状況が生じている。加えて観光客の行動が多様化し、主要観光地から離れた地域を訪れるアンダーツーリズムの傾向が強まっていることから、定められたルートで運行する観光特急バスの利用が減少していると推察できる。

以上の事柄は、かえり便の利用率の低さと密接に関連しており、既存の市営バスの混雑につながっていると考えられる。

## 3. 政策提案

現在 SNS などでは「hidden Kyoto」という言葉が広がり、主要観光地だけでなく穴場スポットを訪れる観光客が増加している。こうした動向から、私たちは市バスの混雑を分散させ、穴場スポット周辺の経済活性化に繋がるような交通システム

を提案していく。

#### 4. アプリを用いた乗合タクシー制度

新たな解決策として、私たちは専用アプリを活用した乗合タクシー制度の導入を提案する。本システムでは、利用者が乗車時間、場所、行き先を事前にアプリから予約し、予約状況や実際の乗車区間に基づいて AI が他の利用者と相乗りをマッチングさせる仕組みを採用している。これにより、完全予約制を実現し、空車運行をゼロに近づけることを目指すとともに、交通渋滞や余分な LP ガス排出の削減、顧客単価の向上などの効果も期待できる。

また、「口コミマップ」を導入し、有名観光地以外の穴場スポットの情報や投稿、混雑状況を取得できるようにすることで、観光客の偏りを防ぐ取り組みも併せて行う。さらに、行きたい場所や観光計画を入力すると AI が最適なルートを自動で作成する機能を搭載し、観光客を効果的に穴場スポットへ誘導できる仕組みを確立する。

下記の表 1 は 1 台のタクシーで、京都駅から嵐山に向かう A 組と、そのちょうど中間点であるイオンモール京都五条から嵐山に向かう B 組（A B 共に 2 人 1 組）の計 4 人が相乗りした際のモデルである。運営上、支払額は 20% 上乗せしている。

表 1：乗合タクシーにおける料金モデル

ルート	距離	一般料金	支払額
A 京都駅→嵐山	約 10 キロ	約 4000 円	3600 円
B イオン五条店→嵐山	約 5 キロ	約 2000 円	1200 円

(深尾ゼミ 16 期生にて作成)

#### 5. 乗合タクシー制度における懸念点

乗合タクシーは、一部で制度化の動きがあるものの、日本では実証実験段階が多く、本格運用にはいくつかの懸念点が残る。

1 つ目の懸念は、法律への抵触である。乗合制度に関する直接的な法律規定はないが、道路運送法に基づく旅客運送契約の考え方では、「運転手 1 人につき 1 契約」とされている。この点については、道路運送法第 21 条に基づき、国土交通大臣から特別許可を得ることで、乗合制度を適法に運用することが可能となる。

2 つ目の懸念は、プライベート空間での移動を望む顧客への対応である。現在のタクシー全てを乗合に切り替えると、プライベート空間が確保できず、一部の顧客ニーズを満たせなくなる。これに対し、配車アプリ上で乗合の利用有無を顧客が選択可能とし、従来通りの単独利用を提供できるような配慮が求められる。

#### 6. おわりに

本論文で提案したように、市民の市バス利用を快適にするためには、従来の対策に加え、市バスの「市民優先価格」の導入や「乗合タクシー」の活用が有効である。これらの政策は、京都市内の交通課題解決に貢献するだけでなく、他の観光都市が抱える同様の交通問題への応用にもつながるものと期待される。

#### 7. 参考文献 （最終閲覧日 2025/10/21）

京都市交通局『令和 6 年 市バス・地下鉄のお客様数』

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000342617.html> (2025/6/30)

京都市『令和 6 年 京都観光に関する市民意識調査』

<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000337752.html> (2025/2/21)

『京都市バス・地下鉄ガイド：観光特急バス』

[https://www2.city.kyoto.lg.jp/kotsu/webguide/ja/bus/limited\\_express.html](https://www2.city.kyoto.lg.jp/kotsu/webguide/ja/bus/limited_express.html)

京都市交通局：「観光特急バス」の運行による効果の検証

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000336575.html> (2025/1/17)

国土交通省『相乗りタクシー実証実験の結果』

<https://www.mlit.go.jp/common/001255924.pdf> (2018/9/28)

道路運送法第 21 条（国土交通省地方運輸局）  
<https://www.mlit.go.jp/common/00164269.pdf> (2019/6/21)

NAVITIME JAPAN 株式会社「京都府のタクシー料金・運賃情報」<https://www.navitime.co.jp/taxi/area/26/>

# 共働き社会における子どもの食生活支援

## - 夜間給食の可能性と現実問題 -

佛教大学社会学部公共政策学科原田ゼミ A 組

○和田 晃太郎 (WADA Kotaro)・新井 日菜 (ARAI Hina)・  
信楽 良磨 (SHIGARAKI Ryoma)・樋口 瑞季 (HIGUCHI Mizuki)・  
増田 朝水 (MASUDA Asami)・吉住 翔 (YOSHIZUMI Shou)

(佛教大学社会学部公共政策学科)

キーワード：共働き、家庭支援、子どもの食環境

### 1. 問題意識

近年の日本社会では、共働き世帯が増え、親が「働きたい気持ち」と「子供の世話をする責任」の両立が難しいという課題が生じている。多くの親は、労働意欲を持ちながらも、育児や家事などの負担により、十分に働くことができないという現実に直面している。特に子育て世帯やひとり親家庭においては、保育園や学童保育の利用時間が限られており、短時間勤務や非正規雇用に従事する割合が依然として高く、安定した雇用機会を取りにくい状況が続いている。親が帰宅する時間が遅くなると、子どもは一人で食事をとる「孤食」に陥りやすくなる。特に経済的に厳しい家庭では、コンビニ弁当やインスタント食品に依存する傾向も見られ、栄養バランスの偏りが問題となっている。こうした家庭環境の変化は、子どもの健康面や精神面に悪影響を与えるだけでなく、親子のコミュニケーションの希薄化にもつながる。

本論文では、こうした「家庭責任を抱える親」の労働環境と子どもの生活との関係について考察し、夜間給食制度の導入を通じた社会的支援の必要性を論じる。

### 2. 基本的な仮説

本研究の仮説は、①家庭責任を抱える親の多くが「本来もっと働きたい」と考えていること、そして、②そうした親の多くに「夜間給食制度」へのニーズがあるのではないか、というものである。親にとって働くことは、単なる収入確保に加え、社会参加や自己実現の手段でもあるが、現実には育児や家事負担によって希望どおりに働けない。したがって、この「働きたいのに働けない」構造的问题を解決するには、家庭任せではなく社会全体で支える仕組みが必要である。

### 3. 街頭調査アンケートの目的と内容の設計

#### 3.1 調査目的と内容

目的は、2.で提示した基本的仮説、すなわち「家庭責任のある親は本来もっと働きたいと考えているのではないだろうか」という仮説を検証することである。同時に共働き世帯の比率や夕方に帰られる方（主婦）が多いと考えているが時間が許す限り働く時間を伸ばしたいと思っているのかとい

う問い合わせについても調査をする。

調査した質問項目は3項目で、現在の家族形態、現在働いている時間よりも時間が許す限りであれば働く時間を伸ばしたいと思うのか、普段子どもは夜ご飯を何時頃に食べているのか、最後に給食センターが学童やもしくは家に夜ご飯を持っていくサービスがあれば活用したいと思うのかを問うものとした。調査は2025年9月13日（19人）と10月5日（66人）の2日間に京都イオン、桂川イオンの主に子連れの親が集まるであろう土日のフードコートで半構造化インタビュー形式にて実施した。

#### 3.2 調査結果

主な集計の結果のグラフを以下に表す。

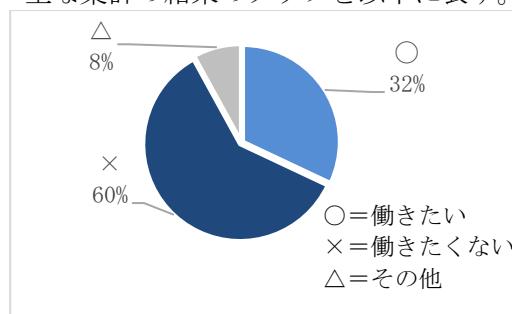


図1 勤務時間の延長希望割合

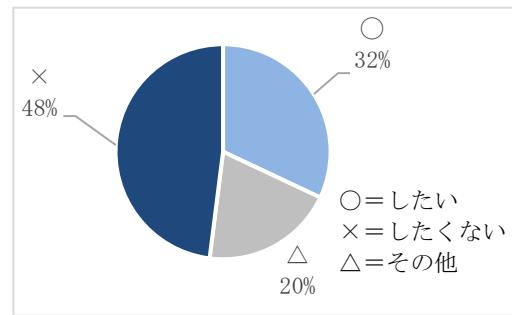


図2 サービス利用の希望割合

#### 4. 調査結果の分析と考察

##### 4.1 調査の結果と分析

回答者の属性は、約88%が共働き世帯、残りはひとり親世帯や専業主婦（夫）世帯だった。本研究として、「家庭責任を担う親は、本来でより多く働きたいと考えているのではないか」という仮説を設定した。この仮説を検証するために、調査項目の一つとして「現在の勤務時間よりも、

時間が許す限りであればさらに働きたいと思うか」という質問を行った。結果は「働きたい」32%「働きたくない」60%であった。勤務時間の延長を希望しない回答者の多くは既にフルタイム勤務者であり、家庭責任との兼ね合いで現状維持を選んでいると考えられる。一方で、パートタイム勤務者でも、子育て・介護などの要因から、労働時間の増加が困難であるとの意見が多く見受けられた。したがって、労働意欲の有無は単に意思の問題ではなく、家庭環境や労働条件そのものと密接に関連していることが示唆された。

次の調査項目では、親の就労制約と子どもの生活支援の両面から課題を探るため「給食センターが学童に夜ご飯を持ってくるサービス」への利用意向を聞いた。その結果「利用したい」32%、「利用しない」48%、「その他」20%であった。

「たまになら利用したい」などといった柔軟な意見も寄せられた。「利用しない」と回答した人の理由として多かったのが、「基本的に家族で食べたい」という意見であった。家族のコミュニケーションの時間と捉えていることを示している。

一方で、「利用したい」と回答した人の中にも、「毎日は必要ない」「日程を選べるなら利用したい」「料金設定による」といった意見が多くみられた。つまり、このサービスを積極的に利用したいというよりも、「必要な時だけ利用できる柔軟なシステム」であれば導入を検討したいという姿勢がうかがえる。したがって、ニーズは一律ではなく家庭ごとの状況や価値観によって分かれていることが明らかになった。

#### 4.2 総合的考察

以上の結果から明らかになったのは、親の就労機会の拡大と子どもの生活支援という2つの課題は、表面的には連動しているようでありながら、実際には別個の次元の問題であるという点である。人々、夜間給食サービスは育児や家事負担を軽減し、働く親を支援することを目的に私たちが構想した案である。しかし、家庭において「家族で食卓を囲む」という文化的・情緒的価値が重視されている現状では、このサービスの導入は単純な解決策にはならない。今後の政策は、夜間給食サービスを「家庭を支える補完的支援」と位置づけることが重要である。保護者の残業日など特定の状況で利用できる仕組みや、家庭で温め直せる弁当形式など、柔軟な制度設計が求められる。また、親の就労制約の背景には「家族との時間を大切にしたい」という文化的価値觀があるため、子育て支援は労働支援と家庭の価値を両立させる包括的な視点で検討する必要がある。

#### 5. 政策提案

これまでの調査結果から、当初私たちが想定していた「家庭の育児負担を軽減するための給食センターによる夜間給食支援サービス」は、必ずし

も高い需要があるとは言えないという結論に至った。当初の仮説では、家庭責任を負う親が時間的制約によって十分に就労できていない現状から、食事支援サービスは一定の需要を得られると考えていた。しかし実際には、家族で食卓を囲むという文化的価値が重視され、サービスの利用をためらう傾向が強いことが明らかになった。

しかし、今回の結果が示すのは「需要の欠如」ではなく、「提供形態の再考の必要性」である。

その一案として、私たちは、週に1回などの定期的な頻度にとどめ、学校や学童と連携して、子どもたちが集まり一緒に食事をとる「地域共食型」の仕組みの構築を提案する。小学生期の子どもは食事や生活習慣の基盤を形成する重要な時期にあたり、偏った食事や孤食の習慣は将来的な健康や社会性の発達にも影響を及ぼす可能性がある。そのような時期に「誰かと一緒に温かい食事をとる」経験を積めるような環境があれば、食事を通じたコミュニティ形成が促進されるのではないかと考えた。

そして実現するとなるとおそらく利用者の料金だけでは賄いきれないでの、地方自治体の財源から補助を活用することが現実的だと考える。

一方で、共働き世帯の親にとってもこの仕組みは重要な意義を持つ。共働き世帯では、両親ともに仕事の疲れを抱えながら、家事や育児を担う「二重負担」が常態化している。週に1回でも子どもを地域共食の場に預けることができれば、その間に夫婦が自分たちの時間を確保したり、心身のリフレッシュを図ったりすることができるだろう。このような「家庭の時間の再構築」は、単なる負担軽減にとどまらず、家族関係の質を高める効果も期待される。

また、近年の社会では家庭の形態や働き方が多様化しており、育児の方法にも個々の価値觀が反映されている。その中で、すべての家庭が同じ形で支援を必要としているわけではない。したがって、政策として求められるのは「一律的な支援」ではなく、家庭の多様性を尊重しながら柔軟に対応できる仕組みの構築である。地域共食のような形態は、その多様なニーズに応える一つの実践的モデルとなりうる。

このような意味で、本研究で提案する「地域連携型・定期的共食支援」は、育児支援と地域福祉の両面から意義のある政策提案であるといえる。

#### 参考文献

- (1) 朝日新聞(2024)「孤食を防ぐ地域の食事:広がる共食の輪」2024年6月20日
- (2) 厚生労働省(2023)『子ども・子育て支援白書2023』
- (3) 内閣府(2022)『共働き・子育て世帯の生活実態調査』

# サウンドスケープを用いた繁華街での客引きの浄化 - 木屋町通における共鳴アプローチの可能性 -

同志社大学野田ゼミ B 班

○辻山耀太(Yota TSUJIYAMA)・山本美空莉(Mikuri YAMAMOTO)・  
小林渡(Wataru KOBAYASHI)・勇奏太(Kanata ISAMI)・大石陽菜(Hina OISHI)・  
島西夏穂(Kaho SHIMANISHI)・相馬佳歩(Kaho SOMA)・光井ひなた(Hinata MITSUI)・  
文暎赫(JunHyeok MOON)・渡邊とわ(Towa WATANABE)  
(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード：サウンドスケープ、音楽演出の効果、治安対策

## 1. はじめに

木屋町通を含む京都市中京区のまちの理念は、住民と来訪者の「誰もが安心安全に、笑顔で暮らし、観光できる、やさしさあふれるおもてなしのまち」であり、「世界一安心安全・おもてなしのまち」を推進している。この理念に向けて、木屋町通の客引き行為の禁止条例制定、地域自治組織と中京警察署の連携による防犯パトロール、一斉清掃、ライトアップ等を進めている。しかし、7月下旬に京都市在住・通勤通学者155名に木屋町通の治安についてプレ調査を行ったところ、全国平均と比べ「とても悪い」「やや悪い」とする回答は全体の8割で、京都市で最も治安が悪い場所を「木屋町通」とする者は7割を占め、その理由として「醉客」「客引き」が4割を超えた。続いて、木屋町通のイメージについて街頭調査(8月下旬、烏丸御池及び四条河原町付近、326名)で詳細に把握したところ割合が高い順に「客引き」「醉客」「若者のたむろ」といった迷惑行為を木屋町通の印象として挙げ、6割が「通りづらい」とし、まちの理念である安心安全からは程遠い結果となった。

本研究では、サウンドスケープ(以下「SS」)を用いた環境演出による客引き行為の抑制効果の検証を目的とする。SSはランドスケープ(風景)とサウンド(音)を組み合わせた「音の風景」を意味し、音による環境演出である(鳥越1990)。音楽による誘導は言語的手法より効果が強い(Albersnagel1988; 谷口1991)。客引き抑制に寄与し、環境との共鳴で実施可能な治安対策としてSSを用いた音楽の効果を検証する。

## 2. SSに関する先行事例研究

はじめに、客引き禁止条例を定める21都市に客引き行為対策を調査した。中には子どもの声で啓発を行うといった対策(所沢市防犯交通安全課防犯対策室インタビューによる)はあったものの、音楽を用いた環境演出(以下「音楽演出」)は実施されていなかった。

音楽演出に関する先行研究として、クラシック音楽(以下「クラ音」)の街頭放送が軽犯罪の抑制

や公共空間における迷惑行為の抑制効果を示したものがある。ロンドン交通局が地下鉄でクラ音を一定期間流した結果、強盗は33%、暴行が25%、破壊行為が37%減少した(Police News HP)。クラ音は落ち着いた雰囲気を人に与えるのである。音声による啓発やモスキート音の若者たむろ防止はその環境との調和は考慮されないが、SSは歩行者に穏やかに作用し治安改善を図る。しかし、木屋町通のような歴史的、文化的背景の濃い地域では、クラ音だけが景観や地域の文脈と親和的であるとは限らない。

本研究は音楽演出の治安対策の効果を検証するが、クラ音だけでなく和楽器音楽(以下「和音」)の効果も検証する。和音は木屋町通の持つ伝統的な都市景観と親和性が高く、空間の印象を変容させることが可能と考える。先の街頭調査で回答者の76%が「和音は木屋町通の特性を損なわずむしろ雰囲気の向上に寄与し得る」としており、和音の環境との共鳴可能性は十分に想定できる。

## 3. 客引き抑制に向けた音楽演出の実証実験

### 3.1 実証実験の方法

木屋町通の南車屋橋から山崎橋までの区間で、街路樹にスピーカー(以下「SP」)を設置し音楽を流す実証実験を行った。4地点を観測地点とし18時から22時までに1時間あたりの通行人数、キャッチ(客引きを行う人)数、客引き行為発生数、客引き被害者数を9月1日から3週間把握した。実施期間中、1週目は音楽なし、2週目は和音、3週目はクラ音を流し相違を分析した(天気、観測地等の条件を一致)。なお、和音はユーキヒロセの楽曲、クラ音はハイドンの楽曲を利用した。

本実験は、京都市文化市民局文化市民部くらし安全推進課、建設局みどり政策推進室、建設局土木管理部西部土木みどり事務所、中京区役所地域力推進室、木屋町共栄会、立誠自治連合会、中之町町内会、中京警察署の協力を得て実施した。

### 3.2 実証実験の結果

和音やクラ音を流した場合、音楽なしに比べSP

付近でキャッチ数、客引き行為発生数、客引き被害者数が減少した。回帰分析でみると和音の抑制効果は高く、表1の地点Bでは、1時間あたりでみて、キャッチ数は-1.7人、客引き行為発生数は-87回、客引き被害者数は-179人となった。こうした効果はSPから離れた場所では有意に増加しているため、SP近くで減少したキャッチが移動した可能性がある。しかし、全体として音楽の演出効果は明確である。

表1 音楽演出に関する回帰分析



キャッチ数				
	SPから離れた場所	SPから近い場所	SPから近い場所	SPから少し離れた場所
	A	B	C	D
和楽器音楽	0.1	-1.7 ***	-2.4 ***	-1.6 ***
クラシック音楽	-0.8	-1.5 ***	-1.9 ***	-1.4 ***
土日	-1.1 **	0.0	0.1	-0.3
21:30以降	1.7 ***	0.7 **	1.4 **	1.3 **
定数	5.1 ***	3.6 ***	4.6 ***	4.4 ***
決定係数	0.21	0.33	0.32	0.23
客引き行為発生数				
	A	B	C	D
	A	B	C	D
和楽器音楽	40.9 **	-86.8 ***	-34.1 ***	-23.1 **
クラシック音楽	28.1 **	-72.4 ***	-30.6 ***	-21.4 **
土日	-59.1 ***	12.1	7.5	-12.1 **
21:30以降	14.3	27.8 **	12.1 **	-1.5
定数	93.0 ***	111.5 ***	59.3 ***	77.5 ***
決定係数	0.25	0.50	0.35	0.14
客引き被害者数				
	A	B	C	D
	A	B	C	D
和楽器音楽	83.3 **	-178.9 ***	-86.4 ***	-56.1 ***
クラシック音楽	44.5 *	-136.9 ***	-74.4 ***	-58.3 ***
土日	-110.4 ***	27.4	33.1 **	-11.8
21:30以降	32.7	53.0 **	41.1 ***	20.9
定数	211.4 ***	227.7 ***	147.0 ***	168.3 ***
決定係数	0.24	0.44	0.38	0.19

(注) 標本 84, OLS(ロバスト標準誤差)\*\*\*:1%, \*\*:5%, \*:10%.

実証実験の期間中に木屋町通の通行人 481 名にアンケートを行った。各治安対策の平均値は図1のとおりで、音楽演出は違法駐車対策や防犯パトロールなど直接的な効果を狙う方策より低いが、平均が 5.07 であり 3 番目に高い。

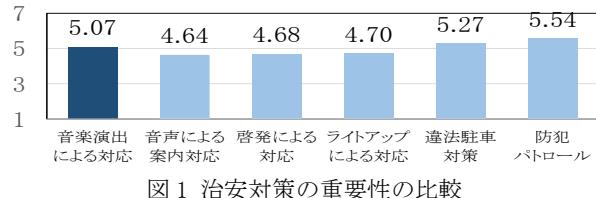


図1 治安対策の重要性の比較

表2のとおり、音楽演出の重要性に対して、音楽の演出効果は和音とクラ音とともに有意であり、尺度が同じこれらの変数のうち特に和音の係数が高い。音楽演出の継続意向に対しても和音のポジティブな効果が得られる。表2のモデル2の結果から、大学生や会社員は音楽演出の重要性を指摘する。街頭調査（8月下旬、烏丸御池及び四条河原町付近、326名）よりこれらの層は木屋町通を比較的頻繁に訪れているが、そうした人たちほど治安への意識が高く、音楽演出の効果を重視しているといえる。

また、木屋町通に安心感や京都らしさを感じる人ほど、音楽演出を重要と捉えていることがわかった。安心感は音楽演出の継続意向にも正の効果がある。さらに、女性においても音楽演出の継続意向が強い結果となった。

以上より、木屋町通では音楽演出の効果があることがわかる。そして、和音の効果は特に高い。

	音楽演出の重要性モデル1	音楽演出の重要性モデル2	音楽演出継続意向
音楽	0.407*** (0.151)	1.629*** (0.218)	0.290* (0.154)
		1.152*** (0.213)	
認識	音楽演出認識 0.580*** (0.169)	0.547*** (0.166)	0.135** (0.056)
属性	女性 0.213 (0.139)	0.155 (0.143)	0.313** (0.133)
属性	年齢 0.009 (0.079)	0.067 (0.075)	-0.118 (0.072)
属性	大学生 0.130 (0.231)	0.658*** (0.225)	0.071 (0.233)
属性	会社員 0.034 (0.258)	0.653*** (0.237)	0.368 (0.252)
属性	京都市民 0.112 (0.158)	0.189 (0.157)	0.036 (0.145)
環境	木屋町通 通りやすい 0.155 (0.072)	0.129** (0.066)	0.182*** (0.056)
環境	京都らしさ 0.206*** (0.072)	0.159** (0.066)	0.099 (0.064)
環境	ストレス 0.058 (0.061)	0.020 (0.066)	-0.128* (0.071)
環境	客引き不快 0.056 (0.058)	0.031 (0.057)	0.024 (0.053)
環境	再訪意図 0.050 (0.079)	0.098* (0.057)	0.034 (0.053)
環境	定数 2.111*** (0.654)	-0.071 (0.076)	0.137* (0.072)
環境	標準化 0.2396 332	1.614** 459	3.604*** 336

表2 音楽の種類と音楽演出の重要性の関係

(注) OLS(ロバスト標準誤差), \*\*\*:1%, \*\*:5%, \*:10%.

#### 4. 結論と今後の課題

京都らしさを想起する和音を流すことは、木屋町通に安心感をもたらす政策として有効性がある。また、まちと調和し、木屋町通の歴史を生かしたSSによる景観づくりに調和する意味で共鳴する。一方で、既存政策は取締りといった抑止的手法であり、景観や雰囲気には共鳴しない。

ただし、今回の実証実験は3週間という短期的な実験であり、正式に政策として実施するには長期的な実験を行い、効果を明らかにしていく必要がある。また、音楽の内容によっても効果は異なる。今後は、自治会での協議でSSを用いた音楽演出を提案し、地域の合意形成を経て実現に向けた検討を進めていく予定である。自治会からは本政策に対して一定の関心と理解が示されているため、実施に前向きな議論が期待される。

[参考文献] 鳥越けい子 (1990)「サウンドスケープとはなにか」『環境技術』19巻7号 pp. 409-411

谷口高士 (1991)「言語課題遂行時の聴取音楽による気分一致効果について」『心理学研究』62巻2号 pp. 88-95

Albersnagel, F. A. (1988) "Velten and musical mood induction procedures." *Behavioral Research and Therapy* 26 (1) :79-96.

IndependentHP. <https://www.independent.co.uk/arts-entertainment/music/features/mind-the-bach-classical-music-on-the-underground-800483.html> (2025年9月29日閲覧)

Police News (<https://www.police1.com/news>) (2025年10月18日閲覧)

# 公共交通利用促進のための 共創型サイクルの提案

## - 丹波篠山市福住地区の取り組みから -

大谷大学野村実ゼミ福住 MM チーム

○猿橋 照大(SARUHASHI Teruhiro)・亀村 莉央(KAMEMURA Rio)・佐治 夏輝(SAJI Natsuki)・杉内 韶太(SUGIUCHI Kyota)・本田 聖(HONDA Sho)  
(大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科)

キーワード：共創型サイクル、モビリティマネジメント、デマンドバス

### 1. はじめに

近年の地域公共交通は、運転手不足や利用者減少等により、その維持・存続が困難となっている。特に自家用車が主な移動手段となっている地方部では、吉田（2018）が指摘するように、そもそも公共交通を利用したライフスタイルになじみが薄いともいえる。実際、本研究の対象地域である兵庫県丹波篠山市も、鉄道とバスを合わせた公共交通分担率は 5%以下にとどまっている。

一方で、公共交通を持続可能なものにしていくためには住民の利用機会の創出が求められている。全国的にも鉄道やバスなどの公共交通の利用促進のためにモビリティマネジメント（以下、MM）の手法でさまざまな取り組みが進められてきているが、本ゼミの 2024 年度の活動でも、自治体で交通を担当する職員が MM に十分な時間をとることができないことがわかっている。また、2007 年制定の地域公共交通活性化再生法（以下、地域交通法）以降、自治体には計画策定や政策形成等の主体的な役割が求められてきた一方で、特に中小自治体において「ノウハウやマンパワー不足など政策の企画・実施両面から体制面で大きな課題を抱えている」（国土交通省、2025）という課題がある。

このような課題に対して私たちは、2024 年度から丹波篠山市福住地区をフィールドに「地域共創型 MM」に取り組んできた。定義等の詳細は後述するが、端的にいえば「地方自治体と地域内外の主体の連携・協働により行う MM」（大谷大学野村ゼミ MM チーム、2024）である。

これまでの取り組みを基盤に、2 年目となる今年度は、2024 年秋から運行開始された「デマンドバス」について、「認知しているがサービスそのものがわからない」あるいは「利用に不安のある」住民に焦点を当てて、利用者拡大に向けた「地域共創型 MM のアップデート」を図ってきた。こうした活動から得られた知見をもとに、公共交通利用促進を目的とした「共創型サイクル」を提案する。

### 2. 先行研究の整理

先の地域交通法では、「地域における主体的な取

組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働」が推進されており、この具体策の一つに MM が挙げられる。この MM は、国土交通省等の定義によると、人々のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、「コミュニケーションを中心とした交通政策」とされる。また国土交通省（2013）は「MM では、対象者一人ひとりや、対象とする組織一つ一つに対して働きかけることで、自発的な変容を促す」ことや、「ターゲットを絞ることが非常に有効」としている。

こうした指摘をもとに、2024 年度の活動では比較的幅広い住民に声をかけて実践していた MM を、今回は「デマンドバスを知っているが、何らかの理由で利用していない人」に焦点を当てた。具体的には、先述した「地域共創型 MM」の枠組みを援用し、引き続きインセンティブ設計を自治体、参加者への呼びかけを地域団体、企画その他を大学が実施することとした。

### 3. ケーススタディ

#### 3.1. 丹波篠山市および福住地区の概要

丹波篠山市は兵庫県の中東部に位置し、人口は 38,734 人（2025 年 5 月末時点）であり、高齢化率も 35%を超えていている。私たちが活動を行っている福住地区は、同市の東部に位置しており、人口は 2025 年 9 月時点で 1,153 人となっている。

同市では、2024 年 3 月に地域公共交通計画を策定し、基本理念として「一人ひとりが安心して暮らすことができる丹波篠山の地域公共交通」を掲げている。一方、市民の移動の実情をみると、自動車が 80.6%、鉄道は 3.5%、バスは 1.2%となっており、福住地区を含む旧篠山町では鉄道は 0%、バスは 0.6%にとどまっている（丹波篠山市、2024）。

2024 年度の福住地区での活動を通じて、連携先である福住まちづくり協議会（以下、まち協）との意見交換から、さらなる利用者獲得に向けた活動が必要であることを確認した。なお昨年度福住地区での MM の成果として、デマンドバス登録者が市内最多、利用者数も 2025 年 5 月に実施地区最多となったこと（野村、2025）などが挙げられる。

### 3.2. MM を実施するにあたっての事前調査

今年度のMMを実施するにあたり、まずは市の交通担当課から依頼を受けてデマンドバスの名称変更に伴う停留所のシール貼り作業を福住地区内で実施し、地域概況の把握や、出会った住民にデマンドバスのパンフレットを渡して周知に努めた。

その後、私たちは8月に丹波篠山市福住地区の住民男女5名に対してヒアリングを行った。対象者については、事前にまち協との意見交換の中で得られた「デマンドバスを認知しているが利用していない」住民とし、選定はまち協に一任した。

ヒアリングから得られた知見は次の2点である。

第1に、デマンドバスの仕組みや運行方法に疑問を抱いている人が多いことである。特にデマンドバスはアプリや電話での予約が必要なため、その方法がわからない、あるいは一人で乗車することを不安に思っている声も聞かれた。

第2に、デマンドバスの情報は広報誌やパンフレットなどで周知されているものの、情報量が膨大で高齢者には見づらいという意見も聞かれた。

以上のヒアリング結果から、「デマンドバス利用にあたっての心理的な障壁」「高齢者等にもわかりやすい情報発信」の二つを課題として位置付け、まち協と市と連携した乗車体験会を実施した。

### 3.3. デマンドバス乗車体験会の実施

2025年9月に実施した体験会では、70~80歳代の13名の住民が参加し、デマンドバスの登録、予約方法の周知、実際の利用およびふりかえりのワークショップ（以下、WS）を実施した。なお、体験会の開催にあたって、まち協が対象者の選定と体験会の周知、市が参加者へのインセンティブとしてデマンドバス2,200円分の回数券の準備、私たち大学が当日の運営やWSの企画を担った。

成果として「デマンドバスの利用方法が分かった」「今まで利用したことがなかったが、機会があれば再度利用したい」など、デマンドバスへの理解が深まったとの意見と、今後の利用に関して前向きな回答が多く得られた。また、市が2025年2月から実施する路線バスとデマンドバスの「乗継割引」についてはほとんどの参加者が知らず、割引内容や乗継方法を知りたいという意見も得られ、継続的な取り組み実施の必要性が示唆された。

## 4. 公共交通利用促進のための共創型サイクルの提案

これらの取り組みをふまえ、私たちは公共交通利用促進のための「共創型サイクル」を提案する。

これは、①課題把握、②企画立案、③WS実施、④フィードバックの4つを図1のようなサイクルとして継続的に行うことで、各地域に適合した利用促進策の展開につなげるものである。



図1 共創型サイクルの概念図  
(出所) 大谷大学野村実ゼミ福住 MM チーム作成

①課題把握では、まち協のような地域団体、大学のような地域外団体がまちあるきやヒアリングを通じて、地域で潜在化する傾向にある移動の課題を顕在化させる機能を担う。

②企画立案では、先述の通り、各主体が役割分担を行いながら、参加者の呼びかけやインセンティブ設計、企画立案を行っていく。

③WS実施では、住民は単なる「参加者」ではなく、実際の利用を通じて公共交通への意見や、生活者目線での課題提起を行ってもらう。

④フィードバックは、乗車体験会やWSを通じて得られた意見を整理し、次の取り組みへつなげるフェーズである。ここでは住民が中心的に動くことで、公共交通への問題意識の涵養や、先行研究でも言及した住民による「自発的な変容」（国土交通省、2013）が期待される。

また、このフェーズで得られた意見を「二周目」のサイクルで、新たな課題把握や、次なる企画立案に活用することもできる。先述の通り、実際に私たちは9月の体験会後のフィードバックで「路線バスへの乗継方法が分らない」との意見を得たため、11月に「乗継体験会」を実施予定である。

さらにこの共創型サイクルの提案の特徴として、その周回数が増えるにつれ地域の「自走化」、つまり地域外団体の伴走を徐々に弱めていくことが挙げられる。将来的には、地域団体、自治体、住民の三者での自走を通じて、持続可能な公共交通の利用促進の実施が可能になるものと考えられる。

### 参考文献

- (1) 吉田樹 (2018) :「農山村地域のくらしを支えるモビリティの課題と「解」」『農村計画学会誌』Vol. 37
- (2) 国土交通省 (2025) :「「交通空白」解消に向けた取り組み方針 2025」
- (3) 大谷大学野村ゼミ MM チーム (2024) :「公共交通の利用促進に向けた「地域共創型 MM」の提案」
- (4) 丹波篠山市 (2024) :「丹波篠山市地域公共交通計画」
- (5) 野村実 (2025) :「共創によるモビリティマネジメントの実践とその意義」『大谷大学社会学部研究年報』第2号
- (6) 国土交通省 (2013) :「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

# 「0蔵庫プロジェクト」で脱フードロス社会

## - コミュニティ冷蔵庫でつながる食と市民 -

同志社大学政策学部風間ゼミナールコミュニティ冷蔵庫班

○中島 綾音 (Ayane Nakajima)・梅垣 亮太 (Ryota Umegaki)・奥野 優奈 (Yuna Okuno)・野中 龍成 (Ryusei Nonaka)・宮高 慧 (Satoru Miyataka)・吉村 羽菜 (Hana Yoshimura)

(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード コミュニティ冷蔵庫 フードロス 地域ネットワーク

### 1 問題意識

2015年、国連総会は持続可能な社会の実現を目指し、国連において「持続可能な開発目標（SDGs）」を採択した。17の目標のうち第12目標「つくる責任つかう責任」では、2030年までに世界全体のフードロスを半減させることが目標に掲げられている。日本でも、フードロス問題に対して行政及び民間から様々な施策が行われてきた。その結果、2017年に646万トンだった日本のフードロスは、2023年には464万トンまで減少した。しかし削減内訳は事業を通じて排出されたもの（事業系フードロス、以下事業系）は35%削減している一方、一般家庭から排出されるもの（家庭系フードロス、以下家庭系）は19%の削減にとどまり、両者間には大きな差が生じており、現状フードロスの削減は事業者の努力頼みになってしまっている。

### 2 現状分析

#### 2-1 京都市の現状

京都市は、長年にわたり、ごみの減量に取り組んできた。現在京都市の一般ごみの約4割は生ごみであり、そのうち約3割がフードロスである。これに対して市では「京都市食品ロスゼロプロジェクト」やフードバンク事業など、行政と民間団体が協力して様々な施策を展開してきた。実際に2000年には9.6万トンであったフードロスは2023年には5.0万トンまで減少している。しかし市のフードロス対策は事業系に焦点を当てたものが多く、家庭系に関する施策の数は少ないのが現状である。家庭系の対策として、家庭で余っている食品を持ち寄り、再分配を行う仕組みであるフードドライブでは、賞味期限が1~2カ月以上残っている食品を対象に絞っている団体が多い。しかし消費者庁の消費生活意識調査によると、未開封・未使用的食材を捨てられた理由として、「消費期限が切れた」という項目が最も多く挙げられており、実際にロスが発生している賞味期限や消費期限が迫った食品を利用する仕組みは整備されていないのが現状である。

#### 2-2 海外のフードロスへの取り組み

京都市の問題である賞味期限が近い食品のロスに対する有効な政策として、海外ではコミュニティ冷蔵庫が普及している。コミュニティ冷蔵庫（以下冷蔵庫）とは、地域住民が食品を共有することを目的とした共同冷蔵庫である。先行事例の1つであるイギリスでは700台以上の冷蔵庫が設置されており、運営団体の Hubbub によると、1台で1カ月あたり1~4トンのフードロスを防いでいる。また、冷蔵庫を通して地域コミュニテ

ィが活性化され、地域ネットワークが形成される。地域ネットワークとは地域社会における様々な主体（住民、企業、団体、行政など）が相互に関係を築き、情報や資源を共有し合う仕組みを指す。このネットワークは年間で1万トン以上のフードロスを防いでいると推計されている。

地域ネットワークによるフードロス活動が盛んに行われている国かつ日本と総フードロス量が近く、家庭系の割合が高い国としてドイツを挙げることができる。京都市と人口が近いミュンヘンでは、地域ネットワークを通じ、ひと月で推定68.4トンのフードロス削減を達成している。

#### 2-3 コミュニティフリッジへのヒアリング調査

現在日本には、利用者を困窮者に限定した冷蔵庫が17台設置されている。わたしたちは、大阪府泉佐野市に設置されている「コミュニティフリッジ泉佐野」、さらには大阪府寝屋川市に設置されている「コミュニティフリッジ寝屋川」に足を運び、ヒアリング調査を行った。調査を通じ、冷蔵庫では物が提供者から貰い手に渡る過程でかかる輸送コストの大部分をカットできること、24時間利用できることで個人の都合に合わせた利用を促すこと、冷蔵庫が調理方法の共有やコミュニケーションボードの利用を通じて、利用者にとっての「憩いの場」という形でネットワークを形成していることが分かった。

### 3 政策の提言

#### 3-1 目的

以上の現状を踏まえ、私たちは地域コミュニティの活性化を通じた地域ネットワークの形成を行い、家庭系の削減を促す。最終的には0にすることを目標に「0蔵庫プロジェクト」を提案する。京都市を起点に日本全国にこの本政策を波及させ、地域ネットワークを形成し、フードロスを削減する。

#### 3-2 主体

本政策は、「京都市食品ロスゼロプロジェクト」を主体とした運営を想定する。同プロジェクトは、京都市が推進するフードロス削減の総合的な取り組みであり、民間と行政が一体となってフードロスの発生抑制や再利用を促進している。具体的には、まだ食べられる食品を必要とする人や団体へ提供する「フードシェアリング」や、飲食店での「食べ残しづロ運動」、家庭向けの啓発イベントや教育活動など、多角的なアプローチ

を展開している。このプロジェクトを本政策の主体とすることで、既存の協賛企業や市民団体とのネットワークを活かした連携が可能となり、地域全体での利用促進が期待できる。また、京都市が既に構築している運営体制や広報基盤を活用し、新たな仕組みを一から立ち上げる際に比べて、コスト削減やスムーズな実施が実現しやすいと考える。

### 3-3 実施体制

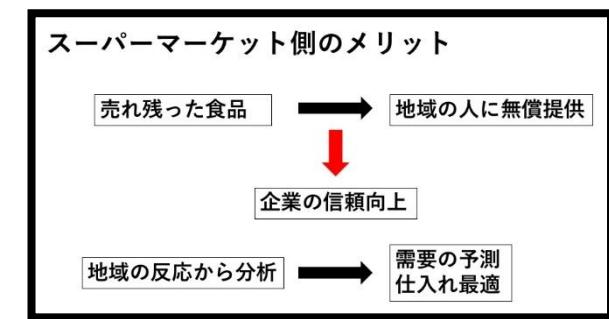
「0蔵庫プロジェクト」の運用方針として、京都市内に冷蔵庫を設置し市内の居住者を対象に、誰もが自由に食品を提供し、受け取れることを可能とする。ただし、安全性および衛生面の確保を目的として、食品提供者には自治体が作成した教材動画をオンライン上で視聴し、効果測定を行うことを義務付ける。食品の扱い方や保存方法に関する最低限の衛生知識を利用者間で共有することで安全性の担保につながると考えられる。

効率的かつ透明性の高い運営のため専用アプリの導入を想定する。これは食品提供者と貰い手双方が安全かつ円滑にやり取りできるプラットフォームの提供を目的とする。利用者は専用アプリをダウンロードし、個人情報の登録を経て利用を開始する。アプリでは、京都市内に設置されたコミュニティ冷蔵庫の位置情報や在庫状況をリアルタイムで確認でき、登録者はいつでも冷蔵庫を利用することができます。安全性確保のため、冷蔵庫を開ける際、専用アプリを介してワンタイムパスワードを発行し、不正利用を防止する。アプリの主な機能は、利用ガイドラインの周知、衛生管理の可視化、利用状況の記録である。衛生面では、食品の提供、受け取り時に写真を投稿する仕組みを設け、冷蔵庫内の状態を記録及び共有することでトラブル時の原因特定を可能にする。また利用者自身が使用前後の状態を記録することで清潔な利用を促す。

このような仕組みにより、管理者側が利用者の使用状況を常に監視することで、冷蔵庫内の衛生状態を自然に維持することができる。匿名性の中に適度な可視性を組み込むことで、地域住民による自発的なマナー遵守を促進し、管理コストを抑えながらも信頼性の高い運用を実現できる。

### 3-4 設置場所

本政策では、「0蔵庫プロジェクト」の設置場所として、地域密着型のスーパーマーケットを提案する。京都市においては、地域密着の運営体制を敷く「FRESCO」を想定し、実際にFRESCOから協力いただけたとの回答を得た。本政策では市内の異なる地域に位置する3箇所の店舗に設置を行う。この3箇所では実験的な運用を実施し、FRESCOの店舗を通じてさらなる展開を行う。スーパーマーケットは、老若男女を問わず多様な人々が日常的に訪れる生活拠点であり、設置場所として高い公共性を有する。さらに、スーパーマーケットは、食を求めて人々が訪れる場であり、来店者が自然な動線の中で冷蔵庫の存在に気づき、気軽に食品の持ち寄りや受け取りを行うことができる。加えて、食品が最も集まり、同時にフードロスが発生しやすい場であるため、設置そのものがフードロス削減への意識喚起にもつながる。冷蔵庫の設置地域としては、住宅街及び人通りの多い地域を設定する。地域住民が日常的に利用しやすい環境を整えることで、家庭内で余った食品の提供や受け取りを促進し、地域コミュニティでの助け合いを活性化させる効果がある。また、多くの人に触れるため、さらなる利用の拡大を促すことができる。



(図1) スーパーマーケット側の利益

スーパーマーケット側が得られるメリットとして、廃棄コストの削減が挙げられる。販売期限が近い商品や余剰食材を冷蔵庫に入れることができるために、食材を無駄にすることなく消費できる。従来は店舗の負担となっていたフードロスにかかる諸経費の削減を図れるだけでなく、地域に無償の食品を提供することができ、地域への利益還元が同時に見える。また、食品に対する利用者の反応をスーパー側が認知することで、需要予測の精度向上や仕入れ量の最適化に活用することができ、過剰在庫の防止に役立つことができる。さらには上記活動を通じてESG評価の向上を見込むことができ、ESG投資を促せる可能性も示唆する。

### 3-5 予算と財源について

本政策におけるコミュニティ冷蔵庫の設立に必要な予算は、主に設備費とアプリの開発費である。まず、冷蔵庫本体については、耐久性や容量、安全性を考慮した業務用冷蔵庫を採用することを想定しており、1台あたり約20万円、合計3台で約60万円を見込んでいる。次に、利用者管理や食品登録及び提供、受け取り履歴の可視化を目的とした専用アプリの開発費用として、約500万円を計上する。管理費・維持費は開発費15%が相場とされているため75万/年で計上する。以上約650万円を費用として計上する。初期投資額の大きいアプリ開発費用を賄う手段として、作成したアプリを共有することを前提に、フードロス問題への取り組みを強化している自治体と共同で予算を計上することを提案する。さらには協賛金を募り、ランニングコストに充てることによって京都市の財政基盤を圧迫せず、全国的にも拡大を図りやすいスキームを示す。

### 今後の展望

本政策を通じ、地域コミュニティを活性化し、地域ネットワークの形成によりフードロスの削減を目指す。FRESCOのような地域密着型のスーパーは全国各地に存在しており、各地でFRESCOのような地域貢献に積極的な協働企業を見つけることで京都市と同様に本政策を展開できる。さらには地域ネットワークによるフードロスの削減が全国に展開されると世間のフードロスの関心が高まる。その結果、家庭系が減少すると事業者頼みのフードロス対策から脱却できる。

### 参考文献

環境省 食品ロスの発生量の推計値の公表について

[https://www.env.go.jp/press/press\\_00002.html](https://www.env.go.jp/press/press_00002.html)

環境省 一般廃棄物の排出及び処理状況等について

<https://www.env.go.jp/recycle/waste/ippan.html>

Community Fridge Network-Hubbub

<https://hubbubble.org.uk/community-fridge-network>

(最終閲覧：全て 2025/10/21)