

口頭発表

【分科会 5】

高齢者への新たな交通手段

- 南丹市において -

京都先端科学大学 経済経営学部 「阿部ゼミ」 チーム A

○香山 昂平 (Kouhei Kayama)・藤田 嵐丸 (Ranmaru Fujita)・西村 響馬 (Kyoma Nishimura)・岡田 瑞希 (Mizuki Okada)

(京都先端科学大学 経済経営学部 経済学科)

キーワード：交通手段、自動運転、高齢者

1. はじめに

現在日本において少子高齢化が進む中で、高齢者の交通手段が問題となっている。その問題に着目するきっかけとなったのが、2021年3月に放送された南丹市の美山診療所が市営化するというニュースである。このニュースでは、過疎が進む美山町における医療サービスの質と経営が問題となると共に、市営化に伴い、送迎バスが廃止された。その影響で、病院に通うのが難しくなった高齢者がいるという現状が問題視されていた。

そこで、本研究では、南丹市において、高齢者が、通院や買い物などの日常生活のための交通手段として、自家用車以外にどのようなものがあるのかという問題意識をもとに、交通手段として、より継続的な政策案を提案する。

2. 南丹市の現状

2.1 基礎情報

京都府のほぼ中央部に位置し、面積は616.40km²と13.4%が南丹市となっており、京都府内で2番目に面積が大きい。また、緑豊かな自然に恵まれており、大半を丹波山地が占めている。

総務省統計局の国勢調査によると、2010年度から2020年度までで、南丹市の総人口は、35,214人から31,629人に減少している。一方で、高齢化率は、29.5%から35.4%と上昇している。2019年3月時点で、南丹市は京都府内27地域中、9番目に高齢者が多い地域だ。

南丹市人口ビジョンによると、2060年には現在の半分以上の総人口になることが予測されている。このことから、南丹市の現状として、人口減少と高齢化が進行していることが考えられる。

2.2 市民の交通に対する意識

南丹市で運営されているバスは、市営バス、デマンドバス、コミュニティバスなどの種類がある。

これらの交通手段について、南丹市が市民に対して行った「南丹市の路線バス交通に関するアンケート調査」(2016)によると、「バスの発着時間が生活の時間帯にあってない」「発着本数が少ないため、乗りたい時間に乗れない」といった市民の声が多く上がっていた。「路線バスを利用している」

と回答した人も12.1%と低い値であった。また、「南丹市市民意識調査」(2021)においても、南丹市の公共交通機関が利用しやすいかという問いに対し、64.5%が否定的な回答を示した。

これらの結果から、公共交通機関の運行本数・運行時間帯や乗り継ぎに関して、不便さを感じている市民が多いことが読み取れる。

また、京都府警察が実施した高齢運転者の実態調査アンケートにおいても、亀岡・南丹地区は「制度があることは知っている程度」が一番多く、運転免許証の自主返納を考えた経験の有無は、「考えたことがない」が76%を占めていた。運転免許証の自主返納の意向についても、亀岡・南丹地区で「いずれ返納してもよいが現状では難しい」が半数以上あった。運転免許自主返納後、必要と感じる制度は「バス・タクシー等の利用補助・割引」が大半で、次いで「公共交通機関の運行本数・地域拡大」「スーパー・病院への送迎便の整備」が挙げられた。

このことから、南丹市の高齢者においては、公共交通機関よりも、自身あるいは家族が所有する自家用車を主な移動手段としている人が多く、移動支援サービスの必要性がある。

3. 南丹市における高齢者の移動支援サービス

南丹市における高齢者に向けた移動支援サービスを具体的に知りたいと考え、南丹市役所への訪問調査及び関連団体への電話調査を実施した。

3.1 高齢者が利用できるサービス

1つ目は、タクシー代行サービスである。南丹市にある株式会社京都みやび交通が行っている。主なサービス内容は、買い物代行や病院の受診申込代行、薬の代理取得、病院の通院や入退院などの付き添い支援である。

2つ目は、訪問型サービスDである。訪問型サービスDは、介護保険法第115条の45及び南丹市介護予防・日常生活支援総合事業実施要綱(平成29年南丹市告示第50号)に基づいて必要事項が定められているものだ。このサービスは、NPO法人等が自家用車を用いて、住民等の日常生活の移動手段を有償で運送する仕組みである「自家用有償

旅客運送」は、有償であるのに対し、「訪問型サービス D」は無償で実施している。

南丹市は 2021 年 4 月から、訪問型サービス D の実施を開始した。この移動支援サービスは、住民や地域の団体が、南丹市内に限り、移動や見守りなどの支援を行う。このサービスは、「要支援 1」「要支援 2」と介護認定を受けた人のみが対象とされている。「要支援 1」とは要支援／要介護認定の中で最も軽度で、食事や入浴、排せつなど、日常生活における基本動作は自力で行えるものの、立ち座りなどの動作や買い物・掃除などの際に部分的な支援が必要となる状態のことであり、多くの高齢者がこれに該当するとされる。南丹市で、これらのサービスを提供している団体は、11 団体であり、利用料金については、移動支援は無料だが、見守り支援は有料の場合があり、料金は団体によって異なる。

3.2 実施状況

まず、タクシー代行サービスに関しては、実施団体に電話調査を行ったところ、2012 年から実施されているが、利用数は 0 件とのことであった。その理由として、料金がいため利用しないのではないかということだった。これに関しては、ほとんど利益が出ない料金で実施しているため、これ以上、料金を下げることができないそうである。

次に、市役所へのヒアリング調査後、南丹市で訪問サービス D を提供している団体にお話を伺いたく電話連絡した。しかし、サービスを提供する全 11 団体のうち、電話が繋がらない、あるいは市役所を通さないと連絡がつかないといった理由から、最終的に 2 団体にしか連絡が取れなかった。連絡が取れた 2 団体にお話を伺ったところ、1 団体では、移動支援だけでなく、体操や英会話、手芸など幅広いイベントを月に一度実施していることが分かった。利用者は、日にちごとで対象者は異なるが、大体 10 人程で、令和 4 年 4 月から 8 月で 7 割を超えている。

もう一団体では、移動支援のみを行っており、2021 年度に利用登録を随時募集し、利用者は 17 人であった。なお、利用回数は 1 ヶ月につき 1 人 2 回まで利用可能との制限が設けられていたようだ。2022 年度は、2021 年度からの継続利用を希望した人のみの登録を受け付けており、登録者は 8 人である。ただし、利用回数は 1 ヶ月につき 1 人 1 回までとなった。

登録者と利用回数を制限したという背景としては、送迎担当者（運転手）の確保が難しく、送迎担当者の負担をできるだけ小さくするためということであった。

4. 政策提案

4.1 現状の課題

これらの調査により、南丹市における高齢者が利用できる移動サービスは存在していたが、タクシー代行については、ほとんど利用されていない実態があった。訪問サービス D については、実施開始からまだ 1 年半という短い期間なこともあり、南丹市の高齢者人口に対して、利用人数もかなり少ない上に、利用のしにくさとともに、サービス提供側が抱える運転手の人材不足などの課題が見えてきた。

今後、南丹市で、高齢化がさらに進み、高齢者の免許返納についても問題となっている中で、より継続的かつ広く利用しやすい移動サービスが必要なのではないだろうか。

4.2 実施状況

そこで、私たちが提案するのが、運転手を必要としない「自動運転サービス」である。

自動運転サービスについては、実際に、2020 年 11 月に茨城県境町で BOLDLY 株式会社(旧 SB ドライブ株式会社)が開発した自動運転バスを導入し、すでに町内走行が始まっている。走行開始から 1 年で調査した利用者の声として茨城県境町資料によれば、「免許を返納しても生活できる見通しがついた」、「境町に来る人が増えた」という意見が実際に出ているようだ。また、BOLDLY 株式会社の境町自動運転バス実用化 2021 年度安定稼働レポートによると「自動運転」サービスは、コストよりも高い波及効果があり、また持続可能なビジネスモデル構築のために運賃脱却が必要として 5 年後には既存バスよりも安価になるとされている。

南丹市においても「自動運転サービス」を運行することにより、より高齢者の方の移動手段が確保できるのではないだろうか。自動運転サービスは、運転手不足を解決し、市や地域の高齢者サービスの範囲を拡大させ、さらに地域の未来像を明るくすることに繋がるのものであると考える。

参考文献

- (1) MBS ニュース へき地医療の課題 (2021) 2022 年 10 月 24 日閲覧
- (2) 総務省統計局 国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果 (2010) (2020) 2022 年 10 月 26 日閲覧
- (3) 南丹市人口ビジョン (2020) 2022 年 10 月 26 日閲覧
- (4) 南丹市の路線バス交通に関するアンケート調査結果報告書 南丹市 企画制作部 地域振興課 (2016) 2022 年 10 月 26 日閲覧
- (5) 令和 3 年度 南丹市市民意識調査結果 概要版 調査期間令和 3 年 9 月 29 日～令和 3 年 10 月 15 日 2022 年 10 月 16 日閲覧
- (6) 京都府警察 運転免許証の自主返納 京都府の高齢運転者等に対するアンケート (2017) 2022 年 10 月 27 日閲覧
- (7) デジタル庁 茨城県境町における NAVYA ARMA を活用したまちづくりについて (2020) 2022 年 10 月 26 日

京都から考える遺失物問題

団体名 個儻不羈

○西澤 里奈(Nishizawa Rina)・脇 琴野(Waki Kotono)
(同志社大学生命医科学部医情報学科・文化情報学部文化情報学科)

キーワード：遺失物問題、人の移動

1. はじめに

遺失物と私たちの生活は密接に関わっている。2020 年で京都府警に届けられた落とし物は、2019 年より約 3 割減って過去 5 年間で最も少なかった。新型コロナウイルス感染拡大の影響で、外出自粛ムードが広がり、観光客も減ったことが要因と見られる。2020 年に府内で届けられた落とし物は 440,213 件、点数では 565,590 点で、最多だった前年の 605,203 件から 27.3%減った。さらに、持ち主に戻った落とし物は 58,415 件だった。現金の落とし物は計約 4 億 8 千万円であり、計約 3 億 6 千万円が持ち主に返された(図 1 参照)。

近年、京都忘れ物センターが開設され、JR 西日本の駅構内や列車内の忘れ物を取り扱っているが、忘れ物・落とし物をしたエリア及び施設によって、管轄が異なるなど、遺失物を短時間で見つけるのは困難な状況である。

ここで、京都という都市は、寺社仏閣が多い観光名所でありながら、企業数、大学数も日本の中で上位を誇り、企業のまち、学生のまち、といったようなさまざまな特徴を持つ。京都は県外や国外から毎日多くの人が通勤通学、観光それぞれの目的で京都を訪れる。

故に、あらゆる人々が行き来するまち「京都」と遺失物問題は切っても切り離せないものとなっている。

本研究では、人的コストや遺失物が見つかりやすくするための仕組みづくりに貢献したいと考える。この仕組みづくりは、遺失物を取り扱っている地域警察の負担軽減に繋がると考える。

2. 現状分析と課題提起

警視庁によると、拾得物の上位 5 品目は、

1. 証明書類
2. 有価証券類
3. 財布類
4. かさ類
5. 衣服・履物類である。

故に、機密性にも配慮しつつ、拾得物件数割合を減らせる体制づくりをする必要がある。



図 1 拾得物割合件数(京都府警調べ)

3. 政策提案



図 2 遺失物情報公開システムの表示画面例

ここで、私たちは、施設のマップと忘れ物状況を投稿、表示することができるシステムを提案する(図 2 参照)。このシステムは以下の特徴を有している。

3.1. システム利用面でのプライバシー秘匿性

システムの利用の際は遺失物の共有には情報登録不要であるが、遺失物受け取りの際には情報登録を必要とする。

3.2. 都道府県警察管轄区間の除去

各都道府県の遺失物の一括管理・閲覧が可能になる。

3.3. 管理責任者

これまでの遺失物管理同様、本システムの管理責任者は警察にある。

3.4. システム形態

本システムは Web アプリであり、利用にはインターネット通信環境と通信機器媒体が必要である。新たなアプリインストールは必要としない。

3.5. 投稿機能

拾得地点・遺失物の登録者は限定されない。

3.6. 遺失物閲覧機能

地図アプリ上の場所を選択すると、近隣区間の落とし物が表示される。遺失物は条件検索可能。

3.7. 遺失物受け取り

本システムを利用しての遺失物受け取りの際も、これまでと同様、身元確認を行うため、遺失物受け取り機能を1回以上利用する場合は個人情報の登録が必要となる。

4. 提案システムに関するまとめ

4.1 政策に期待される効果

4.1.1 忘れ物の早期発見

持ち主が忘れ物、落とし物をしてから遺失物が遺失物として警察署やショッピングモールなどにある遺失物集約所に届けられるまでタイムラグがある。しかし、発見者がすぐに投稿できるシステムによって、広域的な遺失物検索が即時に可能になるため、遺失物を早期に発見することが可能となる。

4.1.2 廃棄コスト/遺失物流通コスト削減

鉄道会社やショッピングモールには遺失物フローがある。鉄道会社を例に取り上げると、遺失物は発見者によって最寄駅に届けられ、その日中もしくは近日中に集約駅に届けられる。保管期間が設けられている場合が多く、保管期間を過ぎると警察署等へ届けられる。こういったフローにおいては紛失者による対応や遺失物の管理含め人的コスト、輸送費含む金銭的成本がかかる。本システムの活用によって、コスト削減の効果が期待できる。

4.1.3 即時に遺失物確認が可能

現在紛失者が遺失物に気づいた時、心当たりがある店舗や駅など主要な場所へ連絡することや足を運ぶことで検索することが多い。しかし、本システムがネットワークを介して情報を閲覧・公開するという特徴を有するため、リアルタイムでの遺失物報告を確認できる即時性があると考えられる。

4.1.4 遺失物確認情報を即座に受信可能

本システムでは、遺失物の情報確認だけでなく、遺失物の特徴を紛失者が公開することができる。その画像やキーワードをもとに、類似した特徴がある遺失物に関する情報開示があれば、情報探索・画像認識の機能により紛失者に通知を送信する。現在ではジモティーのサイトや掲示板などで紛失者が検索中の遺失物に関する譲歩開示が見られるが、発見者がその情報に接触する可能性が低いと考えられるため、本システムでは情報の集約によって紛失者の遺失物検索のサポートができる考える。

4.1.5 遺失物報告手順の効率化

本システムで想定される遺失物発見の報告や遺失物検索の情報開示の手順は、画像のアップロード、特徴となるキーワードの入力である。周囲の店舗の人に状況説明をすることや、人気がある場所に持って行くといったような遺失物報告の手間が減少するため、遺失物の情報が増加し、回収率が向上すると考えられる。

4.1.6 虚偽受け取りの対応

画像と特徴としてある情報探索者が欲する物品が挙げられていた場合、その物品を紛失者以外がなりすまして受け取る可能性があると考えられる。しかし、本システムは政策として警察庁の管轄にあるため、物品を受け取る際には受け取り証明として個人情報の入力もしくは報告が必要になる。その際の手続きは現在の遺失物受け取りフローと変わらないものとする。

4.2 課題

流動性の高い情報の蓄積による遺失物とのすれ違いが課題として考えられる。

5 おわりに

通学、観光それぞれの目的で京都を訪れる人の移動の数だけ遺失物の数も多くなると考えられるが、実際に遺失物検索システムは当日にデータが反映されることがなく、都道府県別の管理となっている。そのため遺失物の発見の際に複数度の手間が発生する恐れがある。こういった問題は政治的に警察庁の物的管理や事務連絡などの手間となり、日常の業務の中での仕事となっている。本システムによって警察はじめ多くの人々の負担を減らすことができると考える。私たちは本政策大会では、京都で暮らす日常から身近にある遺失物問題に着目し、全国各地での共通問題である遺失物問題の改善に寄与する現実的なシステム提案を行った。

遺失物に限らず、地域で考えるべき課題は溢れている。これからも考えていきたい。

参考文献

[1] 朝日新聞デジタル「落とし物、前年より3割減 コロナ禍の外出自粛が影響か」2021/4/9 9:48 掲載
閲覧日 2022年9月14日

<https://www.asahi.com/articles/ASP4875HYP32PLZB00W.html>

[2] 警視庁「遺失物取扱状況(令和3年中)」2022/3/11 更新 閲覧日 2022年9月14日

https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/about_mpd/jokyo_tokei/kakushu/kaikai.html

[3] 京都駅ビル「京都忘れ物センター」
閲覧日 2022年10月10日

<https://www.kyoto-station-building.co.jp/service/lost.html>

滋賀県近江八幡市の観光客誘致について

- とび太くんを活用したまち歩きの連鎖の可能性 -

京都橘大学福井ゼミとび太くんチーム

○今若 遥 (Imawaka Haruka)・今西 沙季 (Imanishi Saki)・垣本 愛果 (Kakimoto Manaka)・見坂 実久 (Kenzaka Miku)・春名 舞帆 (Haruna Maho)

(京都橘大学現代ビジネス学部都市環境デザイン学科)

キーワード：とび太くん、観光資源、まち歩き

1. はじめに

新型コロナウイルス感染拡大により、国内外問わず観光業に大きな影響があった。規制も緩和され、少しずつだが観光地は観光客で賑わいを取り戻している。また、コロナ禍で人々の生活の価値観も変化しており、観光形態にも変化が起きている。近場でのマイクロツーリズム、ワーケーション、アウトドアなど感染対策を十分にしながら観光するスタイルが主流になりつつある。

コロナ禍で三密を回避できる観光地として「滋賀県」が注目されている。琵琶湖や信楽焼など滋賀県には様々な観光資源が存在するが、本調査では滋賀県近江八幡市に着目する。

近江八幡市は、滋賀県中部（湖東）に位置する市である。豊富秀次が築いた城下町を基礎として、商業都市として発展した。近江八幡市には、八幡堀・安土城跡や日牟禮八幡宮など歴史的観光資源が多くあるものの、知名度が低い。また、「ラコリーナ近江八幡」へ訪問しそのまま市外へ行ってしまおうといった「近江八幡市の滞在時間が短い」などといった課題もある。

本稿では、近江八幡市に存在する歴史的観光資源へ観光客の興味を促し、観光客の滞在時間を増やすために、滋賀県東近江市社会福祉協議会の発案である事故防止目的で設置された「飛び出し坊や（とび太くん）」を活用した、まち歩きの連鎖の可能性を検討することを目的とする。

2. 近江八幡市の現状と課題

近江八幡市はラコリーナ近江八幡に観光客が集中しており、周辺地域や歴史的観光資源が活かされていない。

2019 年近江八幡市観光動態調査によると、近江八幡市に訪れた際に立ち寄った場所としてラコリーナ近江八幡を挙げている人が 38.2%と最も多い。次いで安土城跡が 26.7%、水郷めぐりが 19.3%、長命寺・八幡山ロープウェー・日牟禮八幡宮・八幡堀が 16%前後となっている（図 1）。

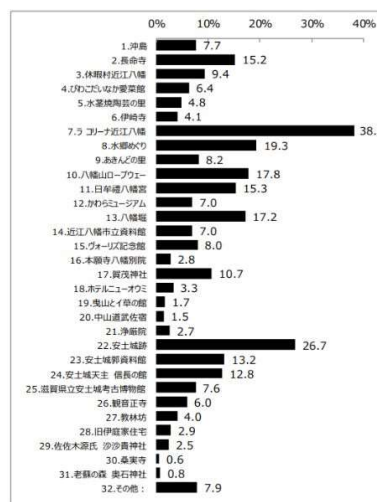


図 1 近江八幡市内での立ち寄り先
出所) 近江八幡市観光動態調査

また、令和元年滋賀県観光入込客統計調査結果では、滋賀県内にある施設ごとの観光入込客数でラコリーナ近江八幡がおよそ 320 万人と滋賀県で 1 位になっている。同調査において、安土城跡はベスト 30 ランク外、日牟禮八幡宮 71 万 5 千人で 10 位、八幡堀がおよそ 37 万人で 27 位となっている。これらのことから、ラコリーナ近江八幡に訪れる観光客数に対して、歴史的観光資源に訪れる観光客が少ないことが分かる。

次に、近江八幡市の滞在時間に関して、上記と同様の 2019 年近江八幡市観光動態調査によると、0～5 時間滞在すると答えた人は計 81.6%、うち滞在時間 3 時間と答えた人が 25.7%と最も多い。6 時間～13 時間滞在すると答えた人は計 18.6%で、約 8 割が滞在時間 5 時間以下と短いことが分かる（図 2）。

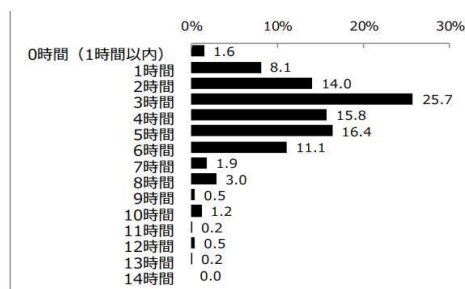


図 2 滞在時間の分布
出所) 近江八幡市（2020）「2019 年近江八幡市観光動態調査」

以上のことから、近江八幡市は特定の場所(特にラコリーナ近江八幡)を目的とした観光客が多く、周辺地域を散策しないため、滞在時間も短くなっていると考察する。この現状から、まち歩きを促すような観光資源を発掘し、地域・歴史的観光資源を活用することができる企画提案が必要であると結論づけた。

3 考察

3-1 現地調査

筆者たちは、6月27日に近江八幡市、八幡堀周辺の現地調査を行った。日牟禮八幡宮には駐車場があり、県外からも多くの車が停まっていた。しかし、日牟禮八幡宮を出ると周辺には歩いている人は少なかった。このことから、観光客はまち歩きをすることなく、日牟禮八幡宮に限定した観光を行っていると考えられる。

実際に周辺を散策してみると、お店と連携した地域限定の「とび太くん」が多数存在する(図3)ものの、それらが日常に溶け込みすぎていた。そこで筆者たちは、他の地域にはない「とび太くん」をまちのシンボルとして、観光資源化できないかと考察し、次のようなイベントを提案する。



図3 店先にいるお店と連携した変わり種とび太くん
(2022年6月27日、近江八幡市、筆者撮影)

3-2 提案

1つ目は、「とび太くん」スタンプラリーである。八幡堀周辺をエリアとし、各変わり種とび太くにQRコードを設置する。それを読み込めば、特設サイトからスタンプを集めることができる。スタンプを集めれば、周辺のお店で利用できるクーポンを入手でき、コンプリートすれば市内で使える割引券を入手することができるといった概要である。

このイベントを開催することで、「とび太くん」を見つけるために八幡堀周辺をまち歩きする人が増え、特定の場所だけでなく町全体が活性化される。また、地域のお店と連携したイベントであるため地域経済の活性化が見込めると考察した。

2つ目は、「世界にひとつだけの」とび太くん”を作ろう」とび太くんコンテスト」である。このコ

ンテストでは観光客だけでなく、滋賀県近江八幡市民の参加も促していく。方法としては、市内のスーパーマーケット等の商業施設に特設コーナーを設置し、オリジナルとび太くんのデザイン案を募集する。これをコンテストに発展させ、集まったデザインの上位5名のデザインのとび太くんを作成、近江市内に設置する。

このコンテストでは、市民を中心に参加してもらうことで住民と行政の価値共造や、観光資源の発掘に繋げることができる。また、近江八幡市による近江八幡市への来訪経験回数の調査によると、2回目以上の来訪者が約65%を占めている。このことにより、一度目の来訪がリピーター確保の要となっていることが分かる。そのため、とび太くんコンテストなどのイベントを行うことでリピーターを確保し、近江八幡市を持続可能性のある観光地にすることが期待できる。

4. まとめ

今回、近江八幡市について、観光地の一部に観光客が集中しており、周辺地域や歴史的観光資源の魅力が活かされていないという課題をあげた。

この課題を解決するため、まち歩きを促す観光資源の発掘と地域と連携した企画の提案を目的として、人型の看板「とび太くん」を活用した企画を二つ提案した。各プランを執り行うことで、他府県からの観光客の勧誘とともに地域住民にホスト側の意識を芽生えさせ、経済循環につなげることが期待できる。

以上のことから「とび太くん」を活用して「まち歩き連鎖」を起こすことが、近江八幡市の観光誘致に寄与すると期待できよう。

参考文献

・Mahorova(2013)「とび太くん誕生秘話」(2022年10月18日取得),

<http://www.mahorova.com/works/tobidashikun>

○近江八幡市(2020)「2019年近江八幡市観光動態調査」(2022年10月18日取得),

https://www.city.omihachiman.lg.jp/material/files/grou/102/kanko_doutai_chosa_2019.pdf

○滋賀県庁(2022)「令和元年滋賀県観光入込客統計調査結果」(2022年10月18日取得),

<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/5199008.pdf>

もに進んでいる鳥取県立図書館に対してはオンラインインタビューを実施した。各フィールドワークでは、フィールドノートを作成し、許可があれば写真撮影等をした。

(1)大阪府立中之島図書館（課題解決型）

・訪問日時：2022年7月20日17時～20時
・内容：リスク管理セミナー参加（図1）及び図書館担当者（ビジネス支援課）へのインタビュー調査、館内見学

(2)鳥取県立図書館（課題解決型・ハイブリッド型）

・館長へのオンラインインタビュー：2022年9月16日15時半～17時

(3)京都府立図書館（ハイブリッド型）

・訪問日時：2022年9月29日15時～17時半
・内容：企画課へのインタビュー調査、館内見学（図2）



図1 関連図書案内



図2 自動書庫

3-2. 図書館関係者へのヒアリング結果

各図書館の関係者へのヒアリング結果を簡潔に記載したものが表2である。

表2 ヒアリング結果

	中之島図書館	鳥取県立図書館	京都府立図書館
Q1 図書館の特徴	・ビジネスパーソンに向けてビジネス支援に特化した図書館 ・市町村が運営している図書館のサポート	・図書館の図書館 ・地域の住民に貢献する図書館 ・子どもや高齢者の居場所になる図書館 ・レファラルサービス ・知事・議員の交代による方針の見直し	・「本の物流」の中心としての図書館 ・京都府すべての市町村図書館と連携 ・電子書籍、オーディオブック ・利用者の利便性及び書庫のスペース確保
Q2 課題解決サービスを始めた経緯	ビジネス街という地域性も活かすため		
Q3 運営する上での課題点や痛	広域不足	・コスト面において各図書館で一律のサービスが提供できない	・不登校の子どもの居場所づくり ・書庫スペースの確保
Q4 今後の展望	サービス充実のための新たな連携の模索	・書籍のデジタル化 ・市町村図書館と県立図書館の役割分担	府外の人へサービス提供

中之島図書館は立地や近隣に中央図書館ができたことがきっかけでビジネス支援に深く特化することができた図書館である。ビジネス資料、書籍の提示（図1）だけでなく中小企業診断士によるセミナーを開催し、最先端の生の情報と資料、書籍情報とを連動させた効果的な取り組みになっている。しかし調査をした自分達を含みセミナー参加者が10人ほど大変少なく、SNS等で情報展開しつつも広報不足の点が見られた。また常に生の情報を提供するためには専門家等との新たな連携を作らなければならないことを課題としていた。

鳥取図書館では県内で働く人すべてに対して必要な情報を提供、セミナーなどの開催もするなど地域の課題解決に資する多様なビジネス支援を展開している。特に利用者からの情報の依頼に応じて適切な専門家や専門機関を紹介するレファラルサービスを、人脈を生かし積極的に行っている。

また地域の高齢者の音読会を開催するなど高齢者の居場所づくりにも力を入れている。ところで本図書館が課題解決型に転換した理由に「人事の大転換」があったとのことである。これまで高校教員経験者が担っていた館長職を行政職が担うようになり方針転換や館内の意識改革がうまくいった。課題としては、図書館間連携が県内では実現しているものの県外に関しては十分に連携が取れていないことである。全国には300程の図書館しかデジタル化が進展しないが、デジタル化にはコストがかかるため、役割分担を徹底すべきことを示唆していた。

京都府立図書館は府内の全公立図書館の中心となり各市町村では担えないような調査、研究、高額な本を購入するなど「本の物流」としての中心を担う。またデジタル化も進展しており、これが書籍の保管スペース確保にもつながっているが、デジタル化には時間がかかるとの指摘があった。今後は電子書籍のサービスを府内だけでなく府外にも提供していくことを課題とする。

5. 考察と政策提言

以上のフィールドワークの結果を踏まえ、2つの政策提言を行う。

1つ目は従来の図書館が「課題解決型図書館」に移行するには、各図書館がどのような取り組みを展開すべきかを述べる。

課題解決型の移行には、図書館に大きな変革が求められるため、館内の意識改革が不可欠である。方針が共有され意識改革が浸透するきっかけづくりをする必要がある。それとともに利用者の多様な課題に適切に対応することのできる人材の育成やスキルの向上、適切な人材配置を進める必要がある。また図書館単独で変革は行えず館外との専門機関との連携や情報提供をする人脈の構築も必要となる。ニーズの変化に応じて専門機関等を探索し続けることも重要である。さらに都道府県内の利用者に課題解決型サービスの広報は欠かせない。図書館はもちろん、自治体等も広報を支援し、利用者の図書館イメージも変革していかなければならない。

1つ目は図書館のデジタル化に対する方策である。一般図書のデジタル化の進展は図書館側にも利用者側にもメリットが多い。書庫等物理的スペースがなくなったり、古い本の保存にもなったりする。デジタル化は地域内だけでなく、地域外の利用者にも拡大することが可能となるため様々な人の情報へのアクセスを可能とし情報格差解消にもつながる。しかしデジタル化にはコストも時間もかかる。そこで、図書館同士で連携しつつ役割分担を明確にし、全体として計画的にデジタル化を進めていくことが、今後の図書館政策として重要になろう。

京都丹後鉄道の持続可能性を高めるリーダーシップ

- 三陸鉄道を参考とした地域と鉄道との関係性の構築 -

福知山公立大学 2 年杉岡ゼミ

○小林 航也 (Kobayashi Koya)・岡田 唯花 (Okada Yuka)・小谷 優衣 (Odani Yui)

田中 黄象 (Tanaka Kosho)・富江 美有 (Tomie Miyu)

中村 心 (Nakamura Shin)・平原 将貴 (Hirahara Masataka)

(福知山公立大学 地域経営学部 地域経営学科)

キーワード：京都丹後鉄道、三陸鉄道、リーダーシップ

1. はじめに

日本各地の鉄道の経営状況が厳しい。国土交通省⁽¹⁾によると、令和元年度における日本全国 176 の中小鉄道事業者のうち、約 60%の 102 事業者が営業損益で赤字を計上している。鉄道を持続させるには経営コストの削減が不可欠であるが、それによるサービスの質の低下は、鉄道利用者のさらなる減少に繋がり、負のスパイラルに陥ることとなる。一方、地方鉄道を存続させることはその沿線地域にとって意義深い。「地域の足」の確保はもとより、鉄道を利用する観光客の増加は地域活性化に、さらに地域の象徴たる鉄道はシビックプライドの涵養に繋がると考えられるからである。

本学の立地する京都府福知山市には京都丹後鉄道（以下、「丹鉄」）のターミナル駅が存在する。丹鉄の沿革⁽²⁾を概観すると、かつて現在の福知山市域に路線を敷いていた「北丹鉄道」が宮福線（宮津-福知山）として、宮津線（舞鶴-豊岡）に結合され、両線の一体運営を北近畿タンゴ鉄道（株）が引き受け、第三セクター鉄道が誕生した。しかし、後に経営不振に陥ると「日本一の赤字鉄道」と呼ばれるまでに至った。倒産寸前の危機からの脱却を図り、鉄道施設の保有を北近畿タンゴ鉄道（株）が、運行業務を WILLER TRAINS（株）が担う「上下分離方式」へ移行し、現在に至る。

このように、福知山市も丹鉄と密接に関係している。現在も「海の京都」を印象づける特急列車や観光列車の運行など、丹鉄の利用を促す取組が多く展開されるが、現状は楽観視できない。図 1 によると、上下分離方式が開始された平成 27 年度の赤字比率は 85.34%となり、その後も増加傾向のまま推移し、令和 3 年度には平成 27 年度以降最大の 88.77%となっている。当該傾向が続く限り、健全な経営や赤字の改善は一層困難となる。

そこで本稿では丹鉄を対象に、地方に鉄道を存続させ、「地域の足」を守るには何が必要かについて、とりわけリーダーシップという観点から検討する。その際に、東北地方にその拠点を置く「三陸鉄道（以下、「三鉄」）」を先行事例として取り上げる。そして、丹鉄の持続可能性を高めるための政策案を提言する。

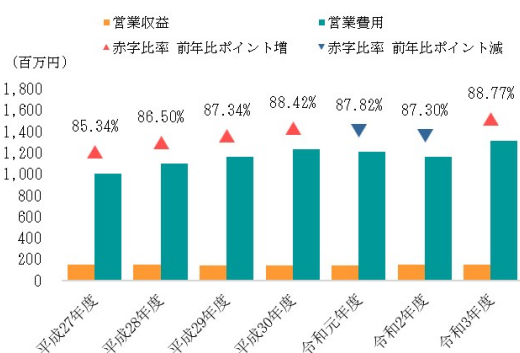


図 1 北近畿タンゴ鉄道（株）の営業収益・費用及び赤字比率とそのポイント増減

出所）北近畿タンゴ鉄道 b をもとに、筆者ら作成。

1) 「赤字比率」（図中パーセンテージ）は、「営業費用」に占める赤字分（営業費用－営業収益）を表す。

2) 「赤字比率」のポイント増減は、前年度との比較である。

2. 研究方法

まず、前提として三鉄を事例に取り上げた理由を述べる。鉄道を取り巻く環境の共通点は、比較対象として重要な要素である。丹鉄も三鉄も第三セクター鉄道であり、両者とも 100km を超える営業範囲を抱え（丹鉄 114km／三鉄 163km）、上下分離方式を採用する（丹鉄における上下分離方式は先述の通り／三鉄の運行は三陸鉄道（株）が全面的に担い、鉄道施設や車両の保有は沿線自治体が主に関与⁽⁴⁾）。また、丹鉄は過去に「日本一の赤字鉄道」と呼ばれるほどの経営不振に陥ったことは先述の通りであるが、三鉄も 2011 年の東日本大震災や 2019 年の台風 19 号という 2 度の災害で、線路が崩壊するなど物理的な被害を受け、運行が不可能となる経験をした。両者には経営存続の可否が問われる危機から復活したという共通点もある。

さらに、ゼミ活動の一環で草野悟氏に出会えたことも大きい。氏は 2008 年より三鉄の準職員として「総合企画アドバイザー」を務める傍ら、「三陸鉄道を勝手に応援する会」会長として三鉄の魅力発信に尽力してきた。先述の 2 度の災害からの復旧にも深く関与したキーパーソンである。一方の丹鉄に着目すると、鉄道とその沿線地域とを結ぶような存在は見られない。私たちはここに問題意

識を置き、鉄道の実態を把握しながら沿線地域の
一住民として鉄道を支援する氏のような存在が、
鉄道を活性化し存続へ導きうると仮説設定した。

そこで、①リーダーシップに関する先行事例に
関する文献調査をしたうえで、②草野氏への聞き
取り調査（電子メールを活用）を行った。

3. 研究結果

3.1 リーダーシップに関する先行事例

小野（2007）は、フェニックス電機（株）を企
業再建に導いた再建請負人のリーダーシップに関
する研究⁽⁴⁾において、再建請負人となった斉藤定
一氏をリーダー、再建に携わった幹部らをフォロ
ワーと位置付け、両者の相互作用プロセスを明ら
かにした。フォロワーが斉藤氏のリーダーシップ
を認識した出来事として、以下2点挙げている。

1 点目に、創業以来のワンマン経営による弊害
を排除すべく、組織構造の変革を斉藤氏がトップ
ダウンで断行した結果、事業の合理化や効率化に
繋がったことでフォロワーはその恩恵を実感し、
斉藤氏に対して信頼を生んだという。2 点目に、
中間計画策定に際し、幹部ら自身の議論を通じた
結論の導出と関係性の強化を促すべく、斉藤氏は
自身と意思を共有し積極的に企業再建に取り組む
フォロワーの育成に働きかけたという。

以上より、企業再建プロセスにおいて、トップ
の介入による組織の構造改革と、フォロワーの能
動的な態度の涵養を、同時並行的に行うリーダー
シップが有効であることが明らかである。

3.2 草野氏による取り組み

草野（2022）はまず、かつて JR 山田線により
南北に分断されていた三鉄を「三陸地域の財産と
して応援する」という JR 区域住民との共通認識
を交わし JR 沿線地域に頻繁に通ったという。震
災後には三陸各地を訪れ、コーディネーターとし
て住民と議論を重ねたそうである。また、有志の
三鉄支援団体「三陸鉄道を勝手に応援する会」の
活動に、草野氏による企画「三陸 次の 10 年へ」
キャンペーンがあるが、当企画では、三鉄や自治
体の職員と住民とが車中で交流する機会を設け
たり、沿線地域の観光担当者との会議を開いたり
して、三鉄の活用に係る対話を推進したという。

一方、人口減少が経営を圧迫する中、沿線地域
が協同で次世代に共感を求める必要があり、「そ
の地域で鉄道を守り抜く」という意志を持つリー
ダーが不可欠であるとのことであった。草野氏は
アドバイザーとして、そのような人材に焦点が当
たるよう、メディアや県の担当者、三鉄職員への
発信に努める。また、トップダウンの社内環境を
改善すべく意識改革に取り組む有志の社員と積極
的に関わってきたとし、実際にそのような社員が
震災復興に大きく寄与したことにも言及した。

以上より、草野氏は三鉄職員という立場を超え
て、三陸に関わる当事者として三鉄と沿線地域の
両者に働きかけ、対話を通じたネットワークを構
築していることが窺える。

4. 政策提言

最後に、丹鉄に「鉄道とその沿線地域とを結ぶ」
人材がいけないという問題を解決すべく、以下さ
やかながら提言してみる。

先行研究より、組織の構築過程におけるトップ
による一定程度の誘導とフォロワーの能動性の育
成を並行するリーダーシップの可能性が明らかと
なり、それは「三陸のパートナー」として沿線地
域へ自ら赴き、対話を通じて各アクターに直接働
きかけて鉄道とつなぐ草野氏の姿勢からも窺われ
た。丹鉄においても、鉄道の実情と沿線地域の声
の双方に配慮できる人材が必要だと考えるが、そ
のような人材を生むためには、まず住民の鉄道に
対する心理的距離を縮めることが重要となろう。

そこで、上述した草野氏の企画になぞらえ「北
近畿 次の 10 年へ」キャンペーンを提案したい。
鉄道の利用を通して地域を知ることは、震災とい
う背景が無くとも可能である。例えば、丹鉄職員
と沿線地域の各アクターが対話を通して互いの声
を発信する場を設けることが考えられる。これは
地域と鉄道の距離が物理的・心理的に近づく機会
となるとともに、積極的に鉄道を支援する人材の
発掘に資する。結果的に「北近畿のパートナー」
としてリーダーシップを発揮する存在、そこに賛
同する能動的フォロワーが生まれ、丹鉄と地域の
結節点たりうる組織や団体の構築につながれば、
丹鉄のさらなる活性化と存続が期待できるのでは
ないだろうか。

参考資料

- (1) 国土交通省「鉄道統計年報（令和元年度）」『公
式ホームページ』https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000053.html（閲覧日：2022.10.26）
- (2) 北近畿タンゴ鉄道株式会社 a「事業概要」『公
式ホームページ』<http://ktrtetsudo.jp/history/index.html>（閲覧日：2022.09.11）
- (3) 北近畿タンゴ鉄道株式会社 b「財務情報（決算
情報）_平成 24 年 3 月期～令和 4 年 3 月期」『公式ホ
ームページ』<http://ktrtetsudo.jp/accounting/index.html>（閲覧日：2022.10.02）
- (4) 国土交通省「鉄道事業再構築事業の概要」『公
式ホームページ』<https://www.mlit.go.jp/common/00052657.pdf>（閲覧日：2022.10.16）
- (5) 小野 善生（2007）「企業再建に導くリーダーシ
ップの研究——フェニックス電機株式会社企業再建
プロセスの事例分析——」『組織科学』第 40 巻、第 4
号、pp.65-75.
- (6) 草野 悟（2022）電子メールを活用した聞き取
り調査（回答日：2022.10.06）

通勤・通学者向けシェアサイクルの整備

- 久御山町における新たな地域公共交通網 -

チーム くみやまにあ

○飯田 椋太 (Ryota IIDA)・梅本 侑季 (Yuki UMEMOTO)・笹山 佳奈 (Kana SASAYAMA)・村上 舞恵 (Mae MURAKAMI)

(京都文教大学総合社会学部総合社会学科)

キーワード：公共交通機関、通勤・通学者、シェアサイクル

1. はじめに

日本国内においてシェアサイクルを本格導入している自治体 158 都市となり、年々増加している（国土交通省 2019a）。この背景として公共交通の機能補完のために導入しているという要因がある。近年、過疎地域や公共交通網が十分でない、いわゆる交通空白地域が増加しており、今後、高齢化が進む地域においてより一層増加することが推測される。

そこで本研究では近年、日本国内の市町村において整備が急速に進んでいるシェアサイクルを新たな公共交通機関として位置づけ、通勤・通学者向けのシェアサイクルの整備について検討する。

2. シェアサイクルを選定した意図

ではなぜ今回、シェアサイクルを通じて交通網の補完・拡大を図ろうとするのかについて論じる。確かに、個人・各世帯において所有する自転車の利用を促進するという方策も考えられるが、放置自転車の問題や日常的には自転車を使用しないことなどを理由に購入する者も減少している。これらの要因を踏まえ、今回シェアサイクルとした。

3. シェアサイクルの定義

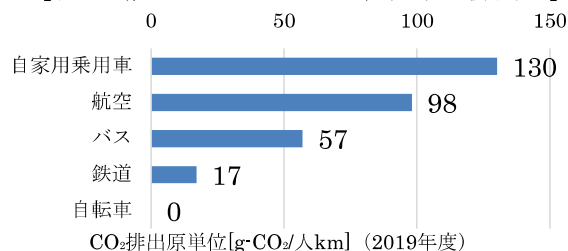
ここでシェアサイクルの定義を示しておく。シェアサイクルは相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された面的な都市交通のシステムである（国土交通省 2015）。他にもコミュニティサイクルとも表現されているが同義である。

4. シェアサイクルの必要性

4.1 環境負荷低減としての役割

年々深刻化する地球温暖化対策として、自動車利用からエコな交通手段である自転車利用への転換が日本国内で進んでいる。各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量で割れば表 1 の結果となる（国土交通省 2019b）（表 1）。

【表 1: 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量】



4.2 シェアサイクルによる地域活性化の取組み

日本政府においても「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」を推進し、自転車の活用による観光地域づくりを目指している。現在、茨城県の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、滋賀県の「ビワイチ」、広島県から愛媛県の「しまなみ海道サイクリングロード」の 3 ルートが指定要件を満たしている。経済効果も大きく、滋賀県のビワイチでは、利用者が県推計で 17 年に 9 万 5000 人（16 年比 3 割増）、経済効果は約 12 億円となった（日本経済新聞 2018）。

4.3 放置自転車への対策

駅周辺や中心市街地における放置自転車は駐輪場の整備等により年々減少しているものの、未だ約 2.8 万台存在しており、より一層の放置自転車対策が求められている（国土交通省 2022）。シェアサイクルならポートに駐輪する事が基本となるため、必然的に放置自転車対策になる。シェアサイクルの導入は、放置自転車による外部不経済を取り除く事が期待できる。

5. 研究対象地域の選定根拠

今回、研究対象地とする地域は京都府久世郡久御山町（以下、久御山町と示す）とした。

久御山町は道路交通網が充実しており、物流センターや工場など 1,600 を超える事業所が立地している（久御山町 2019）。また今後、産業活動の活性化や住宅地の形成を促進させる、「新市街地（みなくるタウン）整備事業」も進んでいる。

他方で、久御山町では主に通勤・通学時間帯の幹線道路における渋滞が課題となっている。また先述した新市街地整備地区周辺は、現在、路線バスが運行していない。そのため新たな道路渋滞の発生の抑制と就業者への円滑な通勤手段の確保の観点から新たな公共交通の整備が必要である。

そこで今回は久御山町におけるシェアサイクルの整備を提案する。

6. 久御山町における公共交通網の現状

6.1 現状分析と課題

久御山町の地域公共交通の特徴として鉄道路線がないため、鉄道を利用する際には、路線バス等で町外の鉄道駅にアクセスする必要があるという点だ。町内には路線バスが 3 路線、タクシーが 2

事業者、デマンド型乗合タクシーが町内全域を対象に運行しているが、利用者数の減少やバスやタクシーの乗務員不足も課題として挙げられる(久御山町 2019)。

6.2 久御山町におけるレンタサイクル事業

そこで注目したのが、久御山町まちの駅「クロスピアくみやま」に整備されているレンタサイクルである。1回200円で自転車台数は計10台である。利用用途としては観光での利用やバス路線から距離がある場合、駐車スペースが十分でない取引先や営業先へ訪問するといったものである。

6.3 レンタサイクルの現状課題

しかしながら久御山町のレンタサイクルは貸し借りする場所が「クロスピアくみやま」のみであるため、利便性に欠ける点が指摘される。また久御山町は幹線道路を除けば、車道は車一台がぎりぎり通れるところが多く、自転車が走るのに十分なスペースがないのが現状である。そのため歩道を走る自転車が多く歩行者と接触事故を起こすケースも考えられる。

7. 政策提言

7.1 企業向けシェアサイクルの導入・整備

以上の点から二点政策提言を行う。一点目は久御山町内の企業向けにシェアサイクルを導入・整備である。3.研究対象地域の選定根拠でも述べたように、今後、久御山町では企業誘致やそれに伴う従業員の宅地開発等が進む。この新市街地整備地区において新たな通勤手段として企業と行政が連携したシェアサイクルを導入すれば、通勤の利用はもとより、久御山町内の他事業所へ移動する際にも利用できる。また企業内においてシェアサイクルを使用する従業員に対して利用額の助成を行い利用促進に繋がれば、採算性の問題によるシェアサイクル事業の継続困難という点も解消される。実際、ドコモバイクシェア事業において富士ゼロックスが導入をしている。その効果として直行直帰が容易になり、社員の時間に余裕が生れるため働き方改革にも貢献するという利点も生まれている(株式会社 docomo 2018)。

7.2 走行距離に応じたポイント付与制

二点目は走行距離に応じたポイント付与制の導入である。近年、歩数や距離、立ち寄った場所によって「独自のポイント」が貯まるウォーキングアプリが登場している。貯まったポイントは対象店舗での支払いや抽選に使える「ポイント」に交換できる。そのため、アプリなしで行うよりもモチベーションが上がるといった付加価値と利用促進を図るものだが、これをシェアサイクル事業にも導入できると考える。具体的には5kmにつき、1ポイントを付与し、久御山町内の商業施設や行政施設の利用額を割引するなどを組み合わせば、まちの経済循環にもつながる。

8. 今後シェアサイクルを普及させるために

日本国内の交通分担量の大半を占める「車」から「自転車」にシフトするためには多くの問題がある。その中でも普及が進みづらい要因として、人々が自転車を利用することが不便でデメリットが大きいと思っている点にある。実際、自転車非利用者が自転車を利用しない理由としては、「自家用車の方が早いから」(64.2%)「荷物があるから」(51.0%)「家族など複数で同時に移動できるから」(37.4%)という結果である(自転車総合研究所 2020)。自転車の利用を促進することで様々な問題を解決するためには、人々が自転車を利用しやすくすることが求められる。そのためのシステムがシェアサイクルであると考えられる。今までの観光客のためのシェアサイクルではなく、観光客やその地域の住民も含めてみんなで共有できるシェアサイクルを整備することが求められる。

9. おわりに

少子高齢化による人口減少は進行し続けており、それに伴う持続可能な公共交通のあり方について考えていく必要がある。今後は事業の採算はもとより、環境負荷の低減やデジタル化といった視点も加えながら検討していくことが求められる。

主たる参考文献

株式会社 docomo, 2018, 「自転車シェアリング事業におけるドコモバイクシェアの取り組み」, 株式会社 docomoHP, (2022年10月24日取得,

https://www.jftc.go.jp/cprc/katsudo/bbl_files/234th-bbl.pdf) .

久御山町, 2019, 「久御山町地域公共交通網形成計画」, 久御山町 HP, (2022年10月26日取得,

<https://www.town.kumiyama.lg.jp/cmsfiles/contents/0000003/3119/honpen.pdf>) .

国土交通省, 2015, 「第4回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会配布資料」, 国土交通省 HP, (2022年10月25日取得,

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ircouncil/cyclists/pdf7/04jitensha_shiryou3.pdf) .

国土交通省, 2019a, 「シェアサイクルの取組等について」, 国土交通省 HP, (2022年10月26日取得,

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001384872.pdf>) .

国土交通省, 2019b, 「運輸部門における二酸化炭素排出量」, 国土交通省 HP, (2022年10月25日取得,

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001513823.pdf>) .

国土交通省, 2022, 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」, 国土交通省 HP, (2022年10月27日取得, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/content/001476308.pdf>) .

公益財団法人自転車駐車場整備センター, 2020「【第4回】自転車の利用を妨げる要因～荷物があること」, (公財)自転車駐車場整備センターHP, (2022年10月26日取得, <https://www.jitensha.jp/>【第4回】自転車の利用を妨げる要因～荷物がある/) .

日本経済新聞, 2018, 「自転車観光、関西南部で整備進む歴史・風景幅広く集客」平成30年5月2日付日本経済新聞電子版

公共交通機関における痴漢防止対策

- 当事者意識からみる新たな対策 -

川口ゼミ C 班

・岡山 欣樹 (Okayama Yoshiki)・辻野 カノン (Tsujino Kanon)・○渡邊 晃代
(Watanabe Akiyo)・渡邊 風音 (Watanabe Kazane)

(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード：痴漢、ジェンダー、性被害

【研究の目的】

痴漢の被害件数は令和 3 年犯罪白書（法務省、2021）によると 4154 件とその他の性犯罪と比べても顕著に多い（法務総合研究所 2022）。痴漢が多く発生する場所として電車が関係している。日々の生活で良く利用する場所での痴漢発生がなぜ多いのかを研究すること、現時点で行われている政策を分析しその政策の有効性や、より痴漢抑止効果のある政策を立案し提言することは有意義であると考えたため研究を実施した。

【研究の背景】

私たちは地下鉄における痴漢の現状について詳細に調査するため、京都市市営地下鉄及び神戸市の市立女子校にインタビュー調査を行った。京都市市営地下鉄のインタビュー調査において性被害の被害件数は 2021 年時点で車内 2 件、駅構内 5 件の計 7 件であり、高校生へのインタビュー調査(女子校)は生徒が 1 年間で車中痴漢に遭った件数が 2、3 件であった。この二つのインタビュー調査では被害者が非常に少なく、実態とはかけ離れているのではないかと思います、追加の調査としてグーグルフォームで大学生へアンケート調査を行った。グーグルフォームによるアンケートでは、本人や知人が被害にあった人者ほど、また、自分も被害者になるかもしれないと考えている人ほど痴漢への対策を行っているのではないかという仮説のもと、7 項目の質問を設定した。さらに詳細に現在実際に行われている痴漢抑止対策には被害者になりうる人に対する警戒ポスターと加害者になりうる人に対する警告ポスターがある。それらは果たして有効性があるのかという疑問についても調査を行った。

【方法】

痴漢に関する意識調査についてはグーグルフォームで大学生へアンケート調査を行った。期間は 10 月 17 日から 10 月 20 日に行い、対象は同志社大学政策学部の学生 105 人である。

《アンケート内容》

問 1. 痴漢被害の有無

問 2. 交通機関を利用する時に「自分が被害者になる可能性」を考えているか

問 3. 加害者対象ポスターを見たことがあるか

問 4. 加害者に間違われたいための対策の実施

問 5. 被害者対象ポスターを見たことがあるか

問 6. 被害に合わないための対策の実施

問 7. 性別について

本研究では有効性が見られた問 1、2、5 を用い、問 6 の痴漢対策実施との相関について分析を行った。なお、問 7 で男子と回答したデータはサンプル数が少なかったため有効な結果が出ないと判断し、今回は省くものとする。

【結果】

表 1 は、問 1「痴漢被害の有無」別に、問 6「痴漢対策実施率」を計算したものである。「本人が被害にあった人」は 43%が痴漢対策を実施しており、「知人が被害にあった人」は 36%が痴漢対策を実施していた。また「被害にあったことのない人」は痴漢対策実施率が 17%である。「本人が被害にあった人」は 5%水準で、「知人が被害にあった人」は 10%水準で、それぞれ「被害にあったことのない人」に比べて統計的に有意に実施率が高い。このことから、身近に被害があるほど痴漢対策を実施していることがわかった。

表 1 痴漢被害経験の有無別痴漢対策実施率（女性）

	人数	痴漢対策実施率
本人被害あり	21	0.429**
知人被害あり	33	0.364*
被害なし	36	0.167

注 1) *, **は、それぞれ、「被害なし」の場合の平均値との差が 10%、5%水準で有意であることを意味する。

表 2 は問 2「公共交通機関利用時に自分が被害者になる可能性を考えているか否か」（以下「当事者意識の有無」と記述する）別に問 6「痴漢対策実施率」を計算したものである。当事者意識を持

っている人は45%が痴漢対策を実施しており、当事者意識を持っていない人は8%しか対策を実施していないことがわかった。この差は1%水準で有意である。

表2 当事者意識の有無別痴漢対策実施率（女性）		
	人数	痴漢対策実施率
当事者意識あり	40	0.450***
当事者意識なし	34	0.088
注1) ***は、「当事者意識なし」の場合の平均値との差が1%水準で有意であることを意味する。		

表3は、問5「被害者向けポスターの認知の有無」別に、問6「痴漢対策実施率」の平均値を計算したものである。被害者向けポスターを見ている人は15%が痴漢対策を実施していたのに対し、被害者向けポスターを見ていない人は31%が痴漢対策を実施していたことがわかった。以上から痴漢防止を呼びかけるポスターは痴漢対策実施率の向上に有効性が見られないことがわかった。

表3 被害者向けポスターの認知の有無別痴漢対策実施率（女性）		
	人数	痴漢対策実施率
見かける	13	0.154
見かけない	61	0.311
注)「見かける」場合と「見かけない」の場合の平均対策実施率の差に有意性は見られなかった。		

また対策を実施している学生に対策の具体例を聞いたところ、「二人乗りのシートに座る際は隣に誰が座るのか気にして、距離をとるようにする」「満員電車の際は立つ位置や向きを考える」「人の目が届きにくいドア付近ではなく、椅子と椅子の間に立つ」などがあつた。この対策は警察が推進している痴漢対策の一例（京都府警察、千葉県警察）でもある。したがってこれらを実施している人の多くは効果的な対策をしているといえる。

分析の結果、痴漢被害が身近にある人、また、当事者意識がある人ほど痴漢対策実施を行う傾向があることが分かった。一方、ポスターの効果は見られなかった。この結果を踏まえ、私たちは当事者意識が低い人に対し意識をもってもらふ政策を実施することで彼らの痴漢対策実施率の向上が期待できると考えた。

【提案】

私たちは当事者意識の向上策としてフランスで現在行われている、地下鉄内での痴漢を実際にどのように警察が逮捕するかを撮った動画（佐々木2018）を独自で作成し、車内で放送することを政

策提言する。

作成する動画は視聴により被害者になりうる人も加害者になりうる人も対策を実施できる内容にする。

《動画の概要》

1. 加害者が実際にどのような手法で痴漢行為を行うのか
2. 被害者がどのような経緯で痴漢の被害に遭うのか
3. 痴漢被害が起きた瞬間の状況と特徴
4. 被害が発生しやすい場所や時間の提示
5. 痴漢行為後の逮捕またはその後の処分について

以上の内容を含んだ動画を車内で放送することで、その動画を見た人が容易に被害者や加害者になった場合を想定することができ、自身が痴漢被害の当事者になりうる可能性を自覚させる。

【考察】

この研究で私たちは、当事者意識を持っている者ほど痴漢への対策を行い、当事者意識を持っていない人ほど痴漢への対策を行っていないのではないかという仮説のもとアンケート調査の実施・結果の分析を行なった。そして分析の結果、痴漢被害が身近にある人、また、当事者意識がある人ほど痴漢対策実施を行う傾向があることが分かった。それを踏まえ私たちは、政策として痴漢被害の一部始終を収めた動画を車内で放送することを提案する。この政策は動画を放送することによって、乗客に当事者意識を芽生えさせ、対策実施の推進を図ることを目的とする。

【参考文献】

- (1) 法務総合研究所『令和3年版 犯罪白書—詐欺事犯者の実態と処遇—』p.11
[001365724.pdf \(moj.go.jp\)](https://www.moj.go.jp/001365724.pdf)
 - (2) 東洋経済 online 佐々木くみ：執筆家、イラストレーター/エマニュエル・アルノー：小説家 2018年12月28日
「性犯罪予防」フランスはここまでやっている痴漢の通報できるアプリやプレスレットも
<https://toyokeizai.net/articles/-/255849>
2022年10月25日閲覧
 - (3) 京都府警察「電車や駅構内で痴漢犯罪等に遭わないためには…」
https://www.pref.kyoto.jp/fukei/sodan/tekkei_t/sodan/index.html
2022年10月27日閲覧
- 千葉県警察「女性の安全対策」
<https://www.police.pref.chiba.jp/seisoka/safe-life-protect-lady.html>