

2021年度 懸賞論文審査報告

懸賞論文審査委員会委員長
神戸大学名誉教授 小谷 通泰

「関西交通経済研究センター懸賞論文」は、関西圏における交通・運輸・観光等の一層の発展と地域社会の活性化に寄与するような「積極的でユニークな提案・提言」を求めるという主旨のもとで、学・官・民の若手の皆さんを対象に毎年募集を行っているものである。本年度（2021年度）は14編の応募があった。取り上げられたテーマは、地域公共交通2編、観光4編、災害・交通安全3編、交通バリアフリー1編、国内外幹線輸送1編、シェアリング交通2編、その他1編であった。執筆者の内訳は、大学生が11編、大学院生が3編（大学生との共同執筆2編を含む）であり、また執筆形態は単独が4編、グループが10編であった。地域別に応募件数をみると関西圏から12編、その他の地域から2編であった。応募して頂いた皆さんには深く感謝の意を表する次第である。

14編の応募論文については、6名の審査委員により事前に個別審査を行った上で、2022年2月15日に審査委員会をオンラインで開催し審査を行った。審議の結果、「優秀賞」として1編の論文、「奨励賞」として2編の論文が選ばれた。受賞された方々に心よりお祝いを申し上げたい。以下では、入賞論文について審査結果を報告させて頂く。

「優秀賞」に選ばれたのは、岩浪蛍樹さん・大石快登さん・中西陽奈さん・野本真那花さん（関西大学社会安全学部安全マネジメント学科）による「鉄道事業と地域連携の必要性についての提言－障がい者の無人駅利用にあたって－」である。

本論文では、無人駅は今後一層増加すると予想されるが設備拡充によるバリアフリー化が現実的に困難なことを踏まえて、障がい者にとってストレスのない無人駅を実現するために、ボランティアを活用した無人駅運営に関わる方策を提言することを目的としている。

まず、全国に無人駅は、統計によると2019年度において4,564駅（総数の48.2%）あり、過去20年あまりでその数は444駅増加している。その背景には、人口減少・少子高齢化による利用者の減少、労働力不足があるとしており、今般のコロナ禍による鉄道事業者の収支の悪化を受けて、こうした増加傾向には今後さらに拍車がかかると思われる。無人駅の多くは利用者数の少ない地方部でみられるが、特に著者らが危惧しているように、近年は比較的用户の多い都市部やその近郊の駅でも一部時間帯で駅員が不在となる半無人駅（著者らの呼称による）が急増している。このような状況を受け、国においても、障がい当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の3者間で意見交換会が設けられるとともに、改正されたバリアフリー法では無人駅への対応についてガイドラインの策定と遵守を求め、附帯決議が盛り込まれるなど、重要な課題として認識されているとしている。

無人駅の問題の所在は、障がい者が単独で無人駅を利用することが困難なため、利用に

あたっては原則として事前の連絡が求められており、これが障がい者の移動にとって著しい制約となっていることにある。また、駅員が配置された有人駅では防げる転落事故等が、無人駅では防げない可能性があることも指摘している。

一方で、鉄道事業者による無人駅への対応について、水間鉄道とJR西日本岡山支社を対象に、著者らはヒアリングを行っている。この結果、前者では、短い車両数で運行されていることから、車両に携帯用スロープを常設し事前連絡なしで車いす利用客を乗務員が介助する取り組みを実施している。後者では、職員が無人駅を定期的に巡回するとともに、事前連絡があれば職員を派遣し、また事前連絡がない場合でも駅のインターフォンから要請があれば最寄りの有人駅より職員が概ね30分以内に到着するようにしているとしている。

以上の考察を踏まえ本論文では、無人駅が抱える問題を地域との連携を図りながら解決することを提案しており、対象を学校、自治体、住民のそれぞれに分けて可能な取り組みを検討している。

まず、学校との連携については、駅周辺の大学から介助ボランティアへの積極的な参加を促すとともに、学内において関連する講義プログラムの設置・介助資格の取得支援等を行うこと、幼少期からの学校教育において福祉教育を強化し将来のボランティアの担い手を広げること、さらに福祉大学の実習先として駅での介助に従事してもらうこと、などを挙げている。

次に、自治体との連携については、ハードルは高いが、必要な研修、教育を受けた自治体職員が無人駅に常駐しているケースもみられるとしている。また、鉄道駅をまちづくりの核となる施設として行政が活用しNPO法人等がその運営管理を委託されれば無人駅の解消に繋がること、さらに介助ボランティアを目指す学生や住民等に対して、必要な資格取得を自治体が支援すること、などが考えられる。

最後に、住民との連携では、地元ボランティア団体が鉄道駅での業務を鉄道会社から委託されたり、また清掃や花壇づくりに従事したりしているが、そうした人たちに介助の資格を持ってもらうことが挙げられ、こうしたボランティアにはシニア層が担い手として期待されるとしている。

本論文ではさらに、ボランティアの管理と運営方法として、車いす介助の資格を持つボランティアと障がい者をWeb上でマッチングする仕組みを提言している。すなわち、ボランティアは対応可能な時間帯を掲示し、それを見て障がい者が介助の予約をできるようにする。これによって、3日前までの事前連絡の期限が大幅に短縮できれば、障がい者の移動の制約が緩和されるとしている。

障がい者にとって移動の大きな障壁となる無人の鉄道駅は、半無人駅も含めて増加を続けており早急な対策が求められており、本論文はきわめて時宜を得たテーマを取り上げている。無人駅の問題は鉄道事業者による取り組みだけでは限界があるため、地域との連携の中で解決策を見出すことが必要であるとの指摘は示唆に富んでおり、また対象を学校、自治

体、住民のそれぞれに分けて、連携に向けた取り組みの可能性を丁寧に考察するなど、こうした点で本論文は評価できる。さらに、Web 上でボランティアと障がい者を繋ぐシステムを構築するという提案は、地域との連携を機能させる上で興味深く感じる。今後は、地域ごとに、それぞれの特性に応じた具体的な連携の取り組み方法について検討を進めて頂くことを期待している。

上述したように、本論文は懸賞論文における優秀賞受賞にふさわしい労作であった。

次いで「奨励賞」に選ばれたのは、池永進之佑さん（一橋大学大学院経営管理研究科）による「観光型 Maas による観光需要の創出—六甲山エリアにおける提案—」、および上村あゆさん・北野千陽さん・佐々木希美さん（関西大学社会安全学部安全マネジメント学科）による「大阪市におけるシェアサイクルの利便性向上に関する提案」である（論文受け付け順）。

まず池永論文は、ポストコロナ、2025 年開催予定の関西万博による内外の観光需要の回復を想定し、神戸市の六甲山エリアへの観光地型 Maas の導入を提案したものである。当該エリアは市街地に隣接して立地し様々な自然、文化および観光資源を豊富に有しているにもかかわらず、山上へのアクセスが不便であり、域外からの旅行者による認知度が低いため観光地としての魅力が十分に発揮されていないとしている。Maas の導入は、すべての関係主体がこうした課題に協調、連携して取り組む契機となるものであり、特に多言語対応を強化しこれまで少なかった外国人旅行者（特にリピーター）の誘致を図ること、災害時の対応や医療機関等の情報提供機能を付与すべきことなどを指摘しており、傾聴すべき提案である。今後は、対象とする利用者ごとのサービス内容の詳細な検討など、当該地域特有の Maas の構築に向けて取り組んで頂くことを願っている。

次に、上村らの論文は、全国各地で急速に普及が進んでいるシェアサイクルについて、大阪市域を対象に、他都市での事例、事業者へのインタビュー、市民へのオンラインによる利用実態調査を踏まえて、その利便性を向上させるための提案を行ったものである。本論文では、提案として、①ポートの増設、特に利用者の要望が多かった鉄道駅・コンビニの駐輪場での設置、②利用者の 75%が 30 分以内の短時間利用であることから、分刻みでの利用料金の設定、③満車のポートに返却せざるを得ない場合の利用可能時間の延長、④ポート間で偏在する自転車の移送を、利用者の移動により実現するためのインセンティブ付与、を挙げており、具体的かつ改善可能な内容となっている。一方で、市内では多くの事業者が参入しているためこれらの事業者間の連携や、都市交通の脱炭素化が求められており行政による交通政策としての位置づけ、関与などについても引き続き考察を進めて頂くことを期待している。

このように奨励賞を受賞されたいずれの論文も、興味深いテーマが取り上げられており提案・提言に向けての意欲、情熱が感じられた。

最後に、新型コロナウイルスの感染拡大が継続し予断が許されない状況の中で、本年度も応募者の皆さんは調査・研究の方法、研究の取りまとめなどで大きな制約を受けられたことと思う。改めて、皆さん方のご苦勞に対して敬意を表したい。コロナ禍により今後人々の生

活や行動の様式が大きく変化されるとされており、関西圏における交通・運輸・観光等のあり方も必然的に変わっていくものと考えられる。懸賞論文主催者としては、こうした変革の時期であるからこそ、次年度も本懸賞論文を通じて、学・官・民における幅広い分野の次世代を担う皆さんから、より多くの独創的な提案・提言を行って頂くことを願っている。