

公共交通とホームレス

加藤浩徳
KATO, Hironori

東京大学大学院工学系研究科教授

1—はじめに

最近、米国の多くの大都市において、低所得などが理由により、「住居などの屋根のあるスペースで夜を過ごすことのできない人」(以下、我が国で一般的に用いられる「ホームレス」という用語を使用する^{注1)})が増加しており、その数は每晚50万人を超えるという。昨今の世界的な格差拡大を受けて、欧州の都市においても、ホームレスは増加傾向にあるようだ。地方自治体やNPOなどの支援が行われているものの、ホームレスを収容できるシェルターやその他の社会サービスのキャパシティが十分でないために、特に北米において、ホームレスがバスや鉄道などの駅や車内を含む公共施設に集まってきているようである。また、新型コロナウイルスの蔓延にともなって、ホームレス向けのシェルターなど高密度環境の場所で過ごすことを嫌うホームレスが公共交通機関の施設を活用したり、コロナ対策で公共交通を無料化した結果、多くのホームレスが公共交通を利用するようになったりしており、公共交通機関における感染リスクが増加するなどの問題が生じつつあるという。公共交通機関の施設を活用するホームレスの実態については、新聞やテレビなどのマスメディアでややセンセーショナルに取り上げられることはあっても、その全体像について十分なデータやエビデンスに基づいて報告されることは稀である。

今回紹介する論文¹⁾は、そうしたホームレスと公共交通との関係について既往の関連文献から得られる知見をまとめたレビュー論文である。著者はカリフォルニア大学ロサンゼルス校の都市計画分野の研究者であり、論文の主な対象地域は米国であるが、一部に欧州の事例もレビューしている。

2—研究の概要

著者はGoogle Scholarなどの論文データベースを活用して既往研究を網羅的にサーチし、関連性の高い63編の論文を抽出したうえで、それらのレビューを行い、既存の知見を整理している。筆者が既存文献をレビューしたところ、ホームレスと交通に関連する論文は、主に1990年代から発表されてきており、過去約20年間で、さまざまな研究が行われてきている。主な内容は以下のとおりである。

まず、ホームレスの実態とスケールについてであるが、米国内において、ホームレスの数は地域によって差があるようで、全ホームレスのうち約47%はカリフォルニア州に集中しているという報告がある。しかし、実は網羅的に調査された研究はほとんどなく、全体像はよくわかっていないようである。その一方で、一部地域を対象にしたケーススタディは少なからずあり、例えば、2011年にカリフォルニア州サンタクララ郡で実施された49名のホームレスを対象としたインタビューによると、その約3分の2にあたる被験者が24時間運行のバスが唯一の滞在場所となっており、また多くが毎日バス車内で寝ていた。被験者の多くが男性で、アフリカ系移民かつ無職となっており、ホームレス向けのシェルターのルールが不満であることがバス車内で夜を過ごす主な理由となっているほか、女性のホームレスについては治安の不安からバス車内に寝泊まりしていると回答している。欧州の調査でも、多くのホームレスが公共交通施設に寝泊まりしていることが報告されている。全米の公共交通事業者に対するアンケート調査からは、事業者の91%が公共交通におけるホームレスを課題と感じているようである。

次に、ホームレスが公共交通の乗客数に与える影響についてであるが、全米公共交通協会 (APTA: American Public Transportation Association) の調査によると、73%の事業者が何らかの影響があると回答している。ホームレスの利用増加による乗客数の増加などポジティブな影響が見込まれる一方で、不衛生、不正乗車、犯罪、物乞いなどによるネガティブな影響も報告されている。ただし、ホームレスがどの程度旅客運賃収入に影響を与えているのかについては、定量的なエビデンスは報告されていない。

ホームレスの交通行動や公共交通利用のパターンについては、一定数の研究蓄積がある。ホームレスは、主に徒歩と公共交通の利用を選好する傾向があり、特に社会サービスによって提供される公共交通やシャトルサービスがよく使用されている。また、その主な目的地は、医療施設、社会サービス施設、食料提供場所、教会、職業斡旋サービス施設などである。ホームレスが公共交通を使用するうえでの障壁は、主に運賃の支払いであるが、それに加えて公共交通ネットワークの接続性の悪さも挙げられる。一部のホームレスが、公共交通ネットワークが不十分なために、就職の面接場所に到達できなかったこ

とが報告されている。

ホームレスに関して、公共交通事業者の抱えている課題とその対応状況についても、既往研究が整理されている。まず、多くの公共交通事業者が、ホームレスを排除するためのルールの導入やデザイン的な対応を行っている。たとえば、ベンチの中央に仕切りを設けることによって、ベンチで横になることが難しくなるような構造を採用するなどといった「敵対的デザイン」が導入されたり、バス路線の終点に到着したら強制的に全乗客を車内から外に追い出したり、無賃乗車の場合には追加的な運賃を支払させたりするなどの対応が行われている。また、車内における物乞いの禁止をルール化している事業者も多数見られる。一方で、ホームレスに対する支援活動も、公共交通事業者によって行われている。ホームレスの問題は単体の公的機関のみでは対処できない社会的課題であるため、法的対応を実行するだけでは、一時的にホームレスを公共交通の施設から排除することはできても、本質的な解決にはつながりにくい。そのため、公共交通事業者が公共図書館や地方自治体等と連携することにより、ホームレスが支援を受けやすくする試みが一部で行われつつある。

最後に、こうした公共交通事業者のホームレス問題への取り組みに対する評価についても触れられている。ただし、ほとんど関連研究がなく、あっても公共交通事業者自身による自己評価にとどまるケースが多い。公共交通事業者にとっては、ホームレスの存在による乗客数減少が懸念事項の一つであり、それが様々な対応を行うモチベーションとなっているが、現実には予算などのリソース不足のため十分な活動が行われず、結果的にあまり効果が上がっていない。また、ホームレスの立場から公共交通事業者の取り組みが評価されたケースは、筆者らのレビューする限り存在しなかったとのことである。

3—おわりに

私個人の感覚で言えば、東京など我が国の大都市において、公共交通機関の施設（車両や駅など）にホームレスが集結しているという印象は少ない。この理由の一つは、我が国の大都市における公共交通の乗客数が米国のそれよりも圧倒的に多く、事業者（あるいは社会）が一般的な乗客の関心をホームレスよりも優先しているためだろうと予想される。その背景には、米国では公共交通は低所得者層のための交通機関だという認識が強いといわれるが、我が国ではそうした認識が少ないことも影響しているのかもしれない。また、我が国では、公共交通機関の施設よりも公園や河川敷など別の公共施設に

ホームレスが滞在している傾向があるようにも思われる^{注2)}。これは、米国において主に公共図書館や公共交通機関の施設がホームレスの滞在場所となっていることとは対照的である^{注3)}。

一方で、ロシアのウクライナ侵攻のニュースでは、ウクライナの地下鉄駅が避難シェルターとして機能していたり、隣国のポーランドの鉄道駅が避難民の滞在場所として使われたりしている様子が報道された。これらを見る限り、事情はともあれ、家を失い行き場を失った人々にとって、駅は重要な一時避難場所となりうることを示唆している。これは、地震などで被災した後、自宅を失った人々にもあてはまるであろう。米国の特殊事情を大きく割り引いて考える必要があるが、わが国でも、万一景気後退などでホームレスが激増する事態が発生した場合には、似たような事態が起こらないとは言えず、他人事ではないのかもしれない。

なお、公共交通事業者の立場からいえば、紹介論文の筆者も述べるように、一般的な乗客の関心と人道的な活動とのバランスをどのようにとるのが課題だと思われる。しかし、そもそもホームレスの問題は事業者だけで解決できるものとは思えず、社会全体で取り組むべきイシューであるのは明らかである。その意味で、米国を他山の石としつつ、ホームレスが我が国の都市に溢れないようなセーフティネットを周到に準備することが求められているのであろう。

注

注1) 我が国では、ホームレスは「都市公園、河川、道路、駅舎その他の施設を故なく起居の場所とし、日常生活を営んでいる者」と定義されている（「ホームレスの自立の支援等に関する特別措置法」第二条）。

注2) 岡本²⁾によれば、2016年のデータでは、野宿者の場所として公園が37.0%となっており最も多く、次いで河川敷（26.3%）となっている。一方で、駅・バスターミナルは一時的滞在場所となっていることも報告されている³⁾。

注3) ちなみに、我が国でもコロナ禍で、公共図書館⁴⁾や車内⁵⁾がホームレスの居場所として活用されている例が報告されている。

参考文献

- 1) Ding, H., Loukaitou-Sideris, A., Wasserman, J. L. (2022). Homelessness on public transit: A review of problems and responses. *Transport Reviews*, 42 (2), pp. 134-156.
- 2) 岡本祥浩 (2019). 日本のホームレス問題と総合的政策の必要性, 総合政策論叢, Vol. 10, pp.17-28.
- 3) 杉田早苗, 小林宣洗, 土肥真人 (2010). 川崎市におけるホームレスの寝場所の移動と排除に関する研究, 都市計画論文集, No.45-3, pp. 751-756.
- 4) 山口真也 (2021). コロナ禍における生活困窮層の公共図書館の利用と支援情報の発信のあり方を考える—東京での研修レポートより, 沖縄県図書館協会誌, Vol. 24, pp.10-18.
- 5) 岡本祥浩 (2020). 日本におけるホームレス予防施策を目指したホームレスのきっかけに関する研究, 総合政策論叢, Vol. 11, pp.1-16.