

## 維持可能な公共交通のあるべき姿や交通産業で働く者に相応しい処遇の確立を

### ——交運労協がポスト・コロナに向けた交通産業の将来像を提言

交通運輸関係の労働組合で構成する交運労協（全日本交通運輸産業労働組合協議会、加盟18組織、住野敏彦議長）は2021年10月、ポスト・コロナ時代に向けた提言「社会の持続可能性を見据えた交通産業の将来像～コロナ禍を乗り越えて～」を発表した。提言は、ポスト・コロナ時代の交通の必要性について「めざすべき多極集中型社会を形成するうえで、必要不可欠な産業として維持されなければならない」と主張。今回のコロナ禍で「指定公共機関として事業の継続を要請される一方、その採算性は度外視された」ことに言及し、そのこと自体が「まさに市場原理のみに委ねられるべきではない」として、維持可能な公共交通の今後のあるべき姿や交通産業で働く者に相応しい処遇の確立につなげていくことなどを訴えている。

#### 「新しい生活様式」が交通産業にもたらす影響

コロナ禍での3密回避策として、社会経済活動の自粛や休業が要請されるとともに、在宅勤務が推奨され、働き方が急速に変化した。

提言は、在宅勤務の定着が「働く場所、オフィスのあり方、住まいのあり方などワークスタイルやライフスタイルの変化につながる一方、出張需要の消失など交通産業にも多大な影響を及ぼそうとしている」ことや「コロナ禍により、テレワーク、Web会議など場所を選ばない働き方が浸透した結果、大企業を中心に東京都心のオフィス面積縮小や本社機能の地方移転といった動きも相次いだ」ことに懸念を示しつつも、「テレワークはジョブ型雇用には親和性が高い一方、日本ではメンバーシップ型雇用が未だ多数派であり、集団としての仕事が重視される以上、テレワークが一気に進むと考えるのも早計にすぎる」「オフィス面積縮小や本社機能の地方移転といった動きも、コロナ禍における緊急避難的な現象」などと捉えて「今後の推移を慎重に見極める必要がある」と記すにとどめた。

#### 非接触・密回避志向へ変動運賃制度の検討と多極集中型社会への転換を

提言は、今後の交通産業を取り巻く環境変化をふまえ、「非接触・密回避志向への対応」と「一極集中型社会から多極集中型社会への転換」といった観点で整理しておくべき課題をあげている。

前者については、「ポスト・コロナ時代においては、混雑輸送に対する忌避意識の高まりにより、ピークを下げて利用を平準化することにより固定費の圧縮につなげていくことが事業者にとって大きな経営課題となってくる」ことを指摘。「3密対策として、コアタイムの撤廃によるフレックス勤務を原則とする企業も出てきていることを踏まえ、利用平準化に向けたダイナミックプライシング（変動運賃）制度の導入が検討されている」とした。

#### 「オーバーツーリズム」是正や土日・平日の繁閑平準化

また、休日分散による観光需要のピークシフトに関しても、観光地にキャパシティ以上の観光客が押し寄せる「オーバーツーリズム」の是正や土日・平日間の繁閑の平準化の必要性を指摘したうえで、「GoToトラベル事業」について「一過性のものではなく中長期的な公共交通と観光の需要喚起に向けた制度設計とすべきであり、旅行のピークシフトに向けたわが国の観光産業における構造改革の契機とすべきだ」としている。

さらに、利用者が求める新サービスの提供にも触れ、「公共交通利用時における3密への対応としては、AI・ビッグデータを活用した混雑状況、混雑予測のリアルタイム発信による過密の回避など、モード横断での交通機関の混雑の解消と適正化が求められる」「観光分野においては、コロナ禍以前の薄利多売型のビジネスモデルは通用せず、安全を担保するための人への投資をはじめとする、安全・安心輸送に必要なコストを適正に転嫁しうるだけの付加価値の高い移動需要を喚起していかなくてはならない」などとして、「そのためには、人々のリアルな移動でしか満たすことがで

きない非日常体験＝『コト消費』の欲求に対して、いかに訴求していくかだ」と訴えている。

### コロナ禍を奇貨に多極集中型社会へ転換を

一方、後者について、「東京への一極集中の弊害が叫ばれてはきたものの、その転換は遅々として進まなかったが、コロナ禍を奇貨として多極集中型社会への転換を図るべきだ」と主張。そのために「公共交通をまちづくりのツールと位置づけ、都市計画の中軸に公共交通の活性化策を据えること」を提起する。

また、地方活性化の契機として、二地域居住やワーケーション等の普及にも着目し、その動きを後押しする「都市間や地域内の交通・物流ネットワークのインフラ整備とサービスの充実を図る」必要性も明記している。

### 不採算路線の維持方法と望ましい維持方策を整理

今後の持続可能な交通産業のあるべき姿について、提言は、「クロスセクター効果（CSE）」（地域公共交通の廃止による負の影響を回避するために、行政が行っている地域公共交通を維持するための財政支出の意義を可視化する方法）の考え方を紹介。「地域公共交通の意義は、個別の便益計算だけではなく、広義の観点から検討されなければならないのであり、地域公共交通に対する財政支出がいかなる受益をもたらすのか住民に明示することは行政の責務だ」として、地域公共交通の役割と効果を算定する必要性を強調した。

そして提言は、不採算路線の維持方法と望ましい維持方策について、「交通産業はあまねく独立採算原則に委ねることが可能であるとの幻想を打破し、商業輸送として成立する領域（三大都市圏・幹線輸送）は民の力を最大限活かす一方、商業輸送が困難な独立採算原則が通用しない領域（地方路線）においては、民と官の責務を明確にしたうえで連携・協働して維持していく体制を構築していくための課題を整理することにある」との要点を示したうえで、各構成組織から現状報告と意見を集約。その内容を考察した結果として、①不採算路線の維持方法としては、おおむね「国・自治体からの補助及び支援」もしくは「内部補助」に大別できる②不採算路線の望ましいと考える維持方策としては、「国・自治体からの補助及び支援」、「安定的な財源の確保」、「地域関係者の参加による最適な交通

モードの追求」、「上下分離・公有民営方式」、「需要喚起・利用促進策」となっている——と整理した。

一方で、「内部補助」が望ましい維持方策にあげられていないのは、それが決して持続可能な方策ではないことを示しているとも指摘。「内部補助方式の限界が明らかな以上、不採算路線を維持していくためには民と官の責任分担を明確化したうえで、交通政策基本法第6条にも明文化されているように、国、地方公共団体、事業者、住民の連携・協働が必要不可欠となる（事業者が民間企業である以上、路線維持等に係る経営判断の自主性・主体性への配慮が必要であることに留意）」などしつつ、交通政策基本法が成立後8年を経過しようとしているにもかかわらず、「未だに交通産業は商業輸送が前提とされているため、国、地方公共団体の責任は不明確なままだ」として、不採算路線の維持方策についての費用負担の範疇の明確化や財源のあり方についての考え方も示している。

### 「社会的共通資本」としての交通維持とキーワーカーに相応しい処遇を

今回のコロナ禍で、交通産業は指定公共機関として、採算性を度外視して事業の継続を要請された。この点について提言は、「まさに『採算性の度外視』ということ自体が市場原理のみに委ねられるべきではない、『社会的共通資本』としての公共交通の価値を体現している」と強調している。

提言は、「社会的インフラとしての公共交通は、『豊かな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を持続的・安定的に維持することを可能にする社会的装置』なのであり、その維持・運営にあたって官の役割を求めることは極めて正当なことだ」と説明。JILPTの「新型コロナウイルス感染症の感染拡大下における労働者の働き方の実態に関する調査」で、2020年4月～5月の緊急事態宣言下に職場での感染リスクを感じた労働者は運輸業が54.8%、精神的負担が大きいと回答したのは同じく48.6%に達していた結果を取り上げ、「緊急事態宣言下において、国民生活・国民経済の安定確保のために業務の継続を求められたキーワーカーに相応しい処遇の確立なくして、持続可能な交通産業の将来像を描くことはできない」として、安全輸送を担保する規律ある労働の対価に見合う賃金・労働条件の実現を訴えている。