

# 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～

2021年10月

 **交運労協**

(全日本交通運輸産業労働組合協議会)

公共交通ネットワーク委員会

# 目 次

提言要旨～私たちが訴えたいこと～	2
1. はじめに～本提言策定の趣旨～	4
(1) 交通はなぜ必要なのか	4
(2) 喫緊の課題としての交通産業の維持方策	4
(3) 求められる交通政策のパラダイムシフト	5
2. ポスト・コロナとはいかなる時代か	5
(1) 「新しい生活様式(ニューノーマル)」が交通産業にもたらす影響	5
(2) コロナ禍によって派生する人口動態の変容	6
3. ポスト・コロナ時代における交通産業をとりまく課題	6
(1) 非接触・密回避志向への対応	6
① 公共交通機関の利用平準化とダイナミックプライシング	6
② 休日分散による観光需要のピークシフト	7
③ 利用者が求めるあらたなサービスの提供	8
(2) 一極集中型社会から多極集中型社会への転換	8
① 多極集中型社会形成の条件	8
② 地方活性化の契機としてのワーケーション	9
4. 持続可能な交通産業のあるべき姿	9
(1) 交通政策と観光・福祉・文教政策等とのポリシーミックス	9
(2) 事業領域の仕分けと必要な財源のあり方	10
① 各モードにおける不採算路線の維持方法と望ましい維持方策についての考察	10
② 民間事業として成立する領域と独立採算原則が通用しない領域の仕分け	16
③ 費用負担の範疇の明確化	17
④ 公共交通の維持方策としての財源のあり方	18
(3) 「社会的共通資本」としての交通の維持と KeyWorker に相応しい処遇の確立	20
① 市場原理のみに委ねるべきでない「社会的共通資本」としての交通の再評価	20
② 安全輸送を担保する規律ある労働の対価としての処遇のあり方	21
5. まとめ	22

## 提言要旨～私たちが訴えたいこと～

### 1. いまこそ交通政策のパラダイムシフトを！

- 「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」との幻想を打破すべき。  
すなわち、「商業輸送として成立する領域」は民の力を最大限活かす一方、「商業輸送が困難な領域」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べきである。  
＝「交通産業はあまねく独立採算原則に委ねるべき」との「日本の常識」は「世界の非常識」
- 今回のコロナ禍において、交通産業は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。まさに、「採算性を度外視してでも必要」ということ自体が「公共財としての価値」、市場原理のみに委ねられるべきではない「交通の価値」を体現している。

### 2. クロスセクター効果に基づき交通政策と福祉・文教政策等とのポリシーミックスを！

- 「クロスセクター効果」をすべての関係者が理解し、連携・協働をはかるべきである。  
＜クロスセクター効果とは＞  
A＝地域公共交通廃止に伴い発生する行政費用（医療、商業、教育、観光、福祉など）  
B＝地域公共交通への補助金などの財政支出  
👉 A>Bならば、地域公共交通を維持するための財政支出は、他の行政分野の支出を抑える効果的な支出であると説明できる。⇒この差額をクロスセクター効果という。
- 地域公共交通の存在価値は、利用者の個人的な受益の観点だけでなく、社会的な効用の存在という広義の観点から検討されなければならない。まさに、「ポリシーミックス」が意味する「複数の政策の組み合わせによって相乗効果を得る」ことが大事なのである。

### 3. 事業領域の仕分けと費用負担の範疇の明確化を！

- 不採算路線維持方法としての現行の「内部補助」方式は持続不可能  
⇒地域交通を「公共サービス」と位置付けることによって、公的負担＝財源確保の根拠に！
- 事業領域・費用負担の範疇の明確化＝具体例としての上下分離・公有民営方式  
⇒インフラ保有による公租公課・維持費・修繕費等といった固定費の軛から、事業者を解放することによって、運行にのみ専念することを可能に！

### 4. 公共交通を維持していくために財源の確保を！

- 世界的には、特定の税目における税収を交通関連に支出する事例は減少傾向にあり、交通政策については一般財源から拠出される事例が増加している。  
⇒その根拠がPSO（公共サービス義務）＝「公共交通は営利事業ではなく公共サービス」
- 日本においても、公共交通の維持が生活に不可欠であるということが「国民共通の理解」となれば、一般財源から交通目的の拠出を行うことも不可能ではない。

⇒そうした世論を形成していくために必要なのは…

(政治・行政・事業者)

・公共交通の存在価値と現状を正確に理解していただくための努力

(政治・行政)

・法に基づき、偏りのない総合的な交通政策を推し進める強力なリーダーシップの発揮

(行政・事業者)

・地域にとって維持するに値する利便性の高い公共交通へのブラッシュアップ

(行政・事業者・国民)

・法に基づき、すべての関係者が当事者として集い、地域公共交通を創りあげる取り組みへの参画・協働

## 1. はじめに～本提言策定の趣旨～

### (1) 交通はなぜ必要なのか

交通は、国民の単なる移動手段に止まらず、豊かで暮らしやすい地域づくりや生活の質を高めるうえで必要不可欠な社会インフラである。交通政策基本法においても、「交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であること」とされている所以である。また、近年、毎年のように台風や集中豪雨等の自然災害に起因する被害が各地で発生し、地域の生活に大きな影響が発生しているが、複数の交通モード・ルートが存在することで、復旧においても、ライフラインとしての交通が果たす役割は大きい。

しかるに、このような交通の役割について社会的な合意が形成されているかといえは甚だ疑問であると言わざるをえない。交通の必要性について、関西大学の宇都宮浄人教授は、①自家用車を利用できない人の社会的排除、②自家用車に依存した社会の安全性、③環境悪化、④非効率な空間利用から生じる渋滞等、⑤都市のスプロール化による財政悪化などの観点から、過度に自家用車に依存し、公共交通が衰退した地域では生活の質が達成されないとしている。加えて、2015年に国連サミットが採択した2030年までの「持続可能な開発目標(SDGs)」に交通が深く関わることを指摘している。

すなわち、交通は、社会全体の持続可能性という大命題を前提としたうえで、その必要性について議論されるべきである。そのうえで、後述するポスト・コロナ時代において、めざすべき多極集中型社会を形成するうえで、交通は必要不可欠な産業として維持されなければならないと考える。

### (2) 喫緊の課題としての交通産業の維持方策

元来わが国の交通産業は、大量輸送を可能とする旅客市場に恵まれたことにより、採算性を前提とする商業的な旅客輸送が成立してきた。すなわち、国土に占める可住地面積が狭小なことにより、国民の大半が大都市圏に住むという国土利用のあり方が、旅客輸送に好適な市場を形成し、大量輸送によって比較優位を発揮できる鉄道輸送などに強い競争力を与えてきたのである。

一方、わが国の交通産業全体が良好な市場条件に恵まれていたわけではない。大都市圏以外では、モータリゼーションの進行とともに移動の主役の座を自家用車に明け渡し、全国で商業輸送が困難となる地域が続出し、鉄道やバス路線が廃止に追い込まれてきた。

そして、こうした地方部における交通産業の衰退現象を決定的にしたものこそ、今回のコロナ禍であり、地域交通は瀕死の状態にあると言っても過言ではない。自家用車に過度に依存する社会が持続可能でないことは明白であり、商業輸送が困難

な地域における交通産業の維持方策を探ることは喫緊の課題である。

### (3) 求められる交通政策のパラダイムシフト

その意味では、黒船の来航が明治維新の原動力となったように、コロナ禍がわが国の交通政策のパラダイムシフトにつながりうる、画期的政策転換の契機にしていかなければならない。すなわち、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ことである。

「交通産業はあまねく独立採算原則に委ねるべき」という「日本の常識」は「世界の非常識」なのである。わが国の交通政策のパラダイムシフトとはこのことだ。

そして、その官の責務こそ公的負担であり、その裏付けとなる財源はいかに確保されるべきか、その方策を模索することが本提言の主要な目的である。

今回のコロナ禍において、交通産業は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が、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のではないだろうか。本提言を、公共交通の価値の再評価と私たち KeyWorker に相応しい処遇の確立につなげていかなければならない。

## 2. ポスト・コロナとはいかなる時代か

### (1) 「新しい生活様式(ニューノーマル)」が交通産業にもたらす影響

コロナ禍における3密の回避策として、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。経団連の調査によれば、緊急事態宣言に伴う在宅勤務の推進により、約87万人の出勤者を削減したとしている。在宅勤務の定着は、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。

在宅勤務の定着によるオフィスの集約や面積の削減は賃貸料の節減につながるとともに、業務都合による移動は実費精算とし、通勤定期券を廃止する動きもある。パーソル総合研究所の調査によれば、通勤手当の廃止や縮小を「確定」または「検討中」と回答した企業は37.6%に及んでいる。

企業は浮いた原資を、通信料・光熱費などのテレワーク環境整備への費用補助として社員に支給しようとしており、鉄道事業者の収入面において無視できない要因になろうとしている。三菱総合研究所の報告書によれば、鉄道事業者にとっては、定期収入の減少分の一部は実費支給による定期外収入の増収となるとみられるが、実費支給を行う企業側の目線では「固定費であった通勤コストが変動費化する」た

め、テレワークをさらに推奨し、コスト減を図るインセンティブが働くことにより、運輸収入全体に減少圧力がかかる可能性がある」と指摘している。

## (2) コロナ禍によって派生する人口動態の変容

内閣府の調査によれば、コロナ禍の影響を受けて、三大都市圏居住者のうち、年代別では20～30歳代、地域別では東京23区の居住者において地方移住への関心が高まっている。また、総務省の調査によれば、東京都は1997年以降、24年にわたって転入超過が続いてきたが、2020年の転入超過数は約3.8万人と前年の約8.7万人から大幅に減少した。月別に見ると、5月に2013年7月以降初めての転出超過となり、7月以降は8カ月連続で転出超過となっている。しかし、転出者が地方に分散したわけではなく、東京周辺の関東圏に拡散する結果となっていることから、東京都心への通勤とテレワークの併用が可能なエリアであることが転出先の条件となっているものと考えられる。その意味では、東京郊外の単なる「拡張・膨張化」と言えるかもしれない。

一方、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。経団連の調査によれば、東京に本社を置く433社のうち「本社機能の全部または一部の移転を検討中」あるいは「検討する可能性がある」と回答した企業は24社に上った。対象企業全体の5%に留まるものの、検討中の企業数が5年前に行った調査と比べて2倍以上となるなど、大企業を中心に首都圏に本社機能を置くことに対する再検討が進んでいる。

しかし、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であろう。新聞報道においても、米国の金融機関においては、在宅勤務の長期化による弊害を理由として、従業員のオフィス業務復帰に向けた準備が進んでいるとのことである。米国の動向も踏まえるならば、日本におけ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と捉えたうえで、今後の推移を慎重に見極める必要がある。

## 3. ポスト・コロナ時代における交通産業をとりまく課題

### (1) 非接触・密回避志向への対応

#### ①公共交通機関の利用平準化とダイナミックプライシング

日本では三大都市圏における鉄道輸送量の規模が大きく、ピーク時間帯の混雑輸送に対する社会の許容度が高かったことも相まって、輸送密度が格段に高いという市場条件により、収益を確保するというビジネスモデルが成立してきた。本来、ピーク需要に備えた輸送力の整備は多額の投資費用を必要とする一方、オフ

ピーク時には大量の遊休資産を発生させることから、不採算を引き起こす原因となる。コロナ禍以前は、ラッシュ時の混雑輸送がピーク輸送の旅客一人あたり単位費用を引き下げることにより、ピーク輸送と採算性を両立させてきた。

しかし、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、ピークを下げた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。とりわけ、鉄道事業者や航空事業者においては、車両・機体の減価償却費、乗務員の人件費、燃料費など乗客の多寡にかかわらず発生する固定費が高いが故に損益分岐点も高く、売り上げが減少した場合、赤字に陥りやすい事業構造になっていることを踏まえれば、利用平準化(ピークシフト)は喫緊の課題である。

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。

既に同制度は、航空において一般的になっているが、鉄道においても時間帯別料金の導入を視野に、オフピーク時間帯に乗車した定期券利用者に対するポイントの付与、平日昼間時間帯限定乗車券・土日祝日限定乗車券を設定するなどの試みが行われているところである。また、新幹線の指定席特急料金の繁忙における変動幅を拡大することによって、ピークシフトにつなげようとする動きもある。

一方、ピーク時間帯において、上限を上回る運賃設定を行う場合は認可手続きが必要となるが、運賃の値上げ・値下げによってピークシフトは可能となるかは議論の残るところである。たとえば、東京商工会議所の調査によれば、「オフピーク定期券が通常の定期券よりもどれくらい割安ならば導入するか」との設問に対し、「割引率によって導入を検討する」と回答した企業は全体の38.4%、「割引率によらず導入しない」と回答した企業は61.6%となっており、「導入しない」理由として「労務管理の複雑化への対応が困難」が最も高くなっている。

いずれにしても、ピーク時間帯にしか利用できない乗客の不公平感の払拭などを含め、公共交通が一物多価で良いのかという議論は、タクシーへのダイナミックプライシング導入の動きとも関連して、整理しておくべき課題である。

## ②休日分散による観光需要のピークシフト

非接触・密回避志向への対応としての公共交通の利用平準化に向けて、1日24時間におけるピーク時とオフピーク時のピークシフトとともに、1年365日におけるピークシフトも考えていかなければならない。その主たる方策が休日分散である。

コロナ禍以前より既に指摘されていたオーバーツーリズムの弊害は、ポスト・コロナ時代における3密対策の観点からも、是正されなければならない。そのた



めには、GWやお盆、年末年始といった年間の特定の期間に人の移動が集中するという、わが国の休日取得(付与)のあり方を改め、各自が任意に休日を取得できる働き方への改革が必要である。併せて、土日と平日の繁閑を平準化するためには、割引率によるインセンティブを付与することも有効であると考ええる。

以上の観点を踏まえるならば、「GoTo トラベル事業」は、コロナ禍からのリカバリーに向け、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である。

### ③利用者が求めるあらたなサービスの提供

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。また、非接触・密回避志向への対応として、空港における国際線出発口での搭乗券確認の機械化や顔認証化、税関の電子申請化、ホテルにおけるセルフチェックイン機の拡大およびエクスプレスチェックアウトシステムの導入、朝食会場やランドリーの混雑状況の可視化、鉄道におけるタッチレスパネルの開発、隣席特急券の特例購入、通勤列車への有料着席サービス導入の拡大などが進められようとしている。加えて、オンラインによる予約決済やチケットレス化、キャッシュレス化も加速することが想定される。

一方、移動・宿泊における非接触・密回避志向への対応が必須となる以上、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。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である。

## (2) 一極集中型社会から多極集中型社会への転換

### ①多極集中型社会形成の条件

今回のパンデミックで明らかになったことは、災禍が特に大きかったのが、ニューヨーク、パリ、ロンドン、東京など1千万人規模の大都市圏であったことであり、これら人口密度の高い集中型都市が感染症にいかにか脆弱であったかということである。想定される首都直下型地震のリスクなど、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である。

ところで、ここで言う「多極集中」とは「多極分散」と似て非なるものである。

一極集中の反義語としての「多極分散」は高度成長期ないし人口増加期における概念であって、現在のような人口減少・少子高齢化の時代においては低密度な分散型ではなく、多極的かつ集約的な都市づくりを志向する必要がある。そして、そうした「多極集中型社会」を形成するうえで不可欠の装置が、都市間輸送と圏域輸送を担う交通産業なのである。

とりわけ、自家用車に過度に依存した都市は、自家用車を運転できない高齢者や若者の自由な移動を制約するだけでなく、道路渋滞から地球規模の環境問題に至るまで様々な問題を惹起している。鉄道やバス、タクシーなど公共交通の質を高める政策は、「歩いて楽しめるまちづくり」=集約的な都市づくりの観点からも推進されなければならない。そのためには、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である。

## ②地方活性化の契機としてのワーケーション

コロナ禍における在宅勤務の定着により、孤独感の上昇が抑うつ傾向と高い相関を示すなど、慢性的な社会的孤立が招く精神的健康への重大な影響が懸念されている。その解として注目されるのが、在宅勤務と心身の健康・生産性を両立できる働き方としての「ワーケーション」である。

ワーケーションとは、観光地やリゾート地で働きながら休暇を取得する仕組みであり、新たな観光需要の創出も期待される新しい働き方である。国土交通省の調査によれば、雇用型就業者のうち、今後ワーケーションを「してみたいと思う」と回答した人の割合は約37%に及び、このうち、約半数の18.2%が滞在期間として1日から3日程度を希望している。

二地域居住やワーケーション等の普及は、東京一極集中の是正に資するとともに、地方の活性化や地域のモビリティの充実につながる可能性を秘めている。その動きを後押しするためにも、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がある。

## 4. 持続可能な交通産業のあるべき姿

### (1) 交通政策と観光・福祉・文教政策等とのポリシーミックス

交通サービスの受益者は利用者であることは明瞭だが、この個人的な受益と併せて社会的な効用が存在する。仮に地域公共交通が廃止になると、利用者の外出が減ることで心身の健康維持や、まちの賑わい、自動車への移行による道路渋滞や環境負荷などの問題が発生する。こうした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として「クロスセクター効果(CSE)」という考え方がある。CSEとは、補助金などの財政支出を受けている地域公共交通が廃止された場合に

必要となる、多様な行政部門の施策費用との比較で算定することで把握できる、地域公共交通が行政支出を抑制する効果を指す。

たとえば、仮に地域公共交通が廃止されると、行政は高齢者など運転免許証や自家用車を持たない住民の移動手段を確保するために、病院までの送迎バスや買物のためのタクシー券配布など、医療分野をはじめとする様々な行政分野において、地域公共交通に代わる施策を実施することが必要となる。この際に必要となる多様な行政分野における費用(分野別代替費用)と地域公共交通への補助金等の財政支出を比較し、分野別代替費用から地域公共交通への財政支出を引いた差額がCSEとなる。この差額がプラスであれば、地域公共交通への財政支出は、人々の移動を支えることで他の行政分野の支出を抑える効果的な支出であると説明することができる。

分野別代替費用の項目としては、医療、商業、教育、観光、福祉、財政、建設等があげられ、地域公共交通の役割と効果を算定するためには、交通政策と都市政策、福祉・文教政策等とのポリシーミックスが求められる所以である。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といえる。

## (2) 事業領域の仕分けと必要な財源のあり方

### ①各モードにおける不採算路線の維持方法と望ましい維持方策についての考察

本提言の眼目は、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。

そこで、まず后者の商業輸送として成立し得ない不採算路線をいかにして維持しているのか各構成組織から現状報告を受けるとともに、併せて望ましいと考える維持方策に関する意見を以下のように集約した。

#### ○現在の不採算路線の維持方法について

##### **【民鉄】**

(私鉄総連)

- ・地方中小の鉄軌道に対する国の欠損補助は95年度で打ち切られ、以降、各社、付帯事業・兼業でかろうじて収支均衡を図っている状況。国による補助は地域公共交通確保維持改善事業による安全及び老朽化対策など。

## 【JR】

### (JR連合)

- ・JRにおいては、国鉄改革により分割された会社に対する様々な経営支援措置が講じられており、税負担軽減措置として「承継特例」などが適用されてきた。また、株式上場により完全民営化を果たした会社については、こうした税制特例が適用対象外となり、地方の不採算路線の維持には、新幹線や大都市圏における運輸収入、不動産事業等の関連事業収入から得られる資金を充てる形で内部補助されているのが現状（収益構造は、各社が保有する経営資源の違いにより区々）。
- ・一方で、JR北海道、JR四国、JR九州については固定資産税の負担軽減措置として「三島特例」が適用されるとともに、鉄道事業の黒字化が困難であることを理由に経営安定基金が設定された。この運用益によって鉄道事業の赤字を補填しているというスキームとなっている。運用益については金利動向で変動するが、各社とも鉄道事業の収益拡大、コスト削減等に取り組みつつ、基金が一定の機能を果たしている。
- ・なお、JR九州においては2016年の株式上場・完全民営化の際に、税制の対象外となるとともに、基金についても経営の強靱化（鉄道資産の圧縮記帳や整備新幹線の貸付料の前払い）に活用された。加えて、JR北海道、JR四国を中心に、経営自立にむけた累次の国による支援が実施されてきた。2021年度からも新たな支援が実施される運び。

### (JR総連)

- ① JR 2島・貨物を例にすると、国による営業損失を補填する趣旨で設置された経営安定基金のような枠組みが必要。国鉄債務等処理法による支援の枠組み。
- ②次に考えるのは鉄道は固定費に係る割合が高いため、鉄道施設等の整備に係る助成金の交付。
- ③第3セクター化による鉄路維持
- ④国と自治体による赤字補填
- ⑤総合物流事業の推進  
例) JR貨物の取り組み
  - ・不動産価値を活用した事業展開によって黒字化をめざす。
  - ・貨物駅レールゲートを設置し、駅ナカ倉庫を賃貸することでテナント料を得る。物流結節点機能を向上させることで物流生産性を向上させ、収益基盤を強化している。

## 【バス】

### (私鉄総連)

- ・乗合バスについて、国から地域公共交通確保維持改善事業の幹線系統補助とフィーダー系統補助を受けている。また、地方自治体からは自治体単独補助を受けている（廃止代替路線補助が運輸省（当時）から自治省（当時）地方交付税交付金に移管。その後、地域公共交通活性化再生法の成立などもあり、現在にいたる）。

#### （交通労連）

- ・基本的には、地方路線バス事業においては、路線バス事業の赤字を高速バスや貸切バス、また、付帯事業等（不動産、ホテル、ホームセンター、航空部門）で補う構図。
- ・上記の構図であるがそれでも赤字体質なため、路線維持のために国からの補助金で赤字を補っている。
- ・事業者は地方の足を守るため、「使命感」をもって赤字覚悟で路線を維持しているが、本音は「赤字路線の廃止」若しくは「路線事業からの撤退」であり、それは高速バスと貸切バス事業だけなら黒字になるからである（コロナで崩壊）。
- ・そして、補助金をもらうために初乗り料金を上げられない、若しくは上げない（売り上げがあがれば補助金が減る）現行の補助スキームに問題あり。そもそも車両1台数千万円を初乗り160円で維持できるわけがなく、ハナから補助金が目当てにならざるを得ない制度の見直しが必要（だからいつまでたっても赤字体質から脱却できない）。

### 【航空】

#### （航空連合）

- ・航空路線の維持、撤退、開設は、基本的に航空会社の判断に委ねられるべきと考えている。公共交通機関として路線維持に対する自助努力を前提としつつも、航空会社は民間企業であり、事業運営を大きく左右する路線選定に対する自由度は確保されなければならないと考えている。
- ・自助努力としては、各航空会社の需要に合わせた機材の適正化や、地域と連携した需要の創出によって、それぞれの路線が不採算とならないよう努力をしている。
- ・そのような中でも、不採算となる場合もあるが、路線収支が赤字であっても、他の路線の黒字分によって航空会社内の内部補助で補填している場合もあると認識している。ただし、採算の見込みがない場合には路線の廃止もあり得る。
- ・一方で、離島航空路のような生活路線については、離島に住む住民の重要な移動手段であることから、不採算であっても路線維持は必要である。
- ・現在の離島路線についての維持方法は、各航空会社の内部補助に加え、以下の補助制度がある。① 離島航空路運航費補助 ② 離島住民運賃割引補助

## ○不採算路線の維持方法の望ましいあり方について

### 【民鉄】

(私鉄総連)

- ・路線維持については、活性化再生法や災害復旧における上下分離の普及
- ・安全対策や老朽化対策、防災減災対策などについては国による補助率のかさ上げと、地方自治体による協調補助の指導
- ・上下分離にしても、各補助についても、地方自治体の理解や協調補助が受けられないことで、進まないことから、地方自治体への義務付けを含む強い指導を望む。

### 【JR】

(JR連合)

- ・民営化以降、JR各社は民間活力を最大限発揮し、速達性或各種サービス、および利便性の向上等に努めてきており、国鉄改革の目的である「鉄道の再生」を成し遂げたといえる。一方で、北海道や四国における地方路線にまつわる議論に代表されるように、多くの不採算路線を抱えていることも周知の事実。各社においては、地域に現状に対する理解を得るべく数年前から線別収支も公表しているが、コロナ禍によってさらに経営が悪化したことにより、上場4社においても地方路線に言及する動きがある。
- ・こうした中で、単に事業者が経営改善のために不採算路線を廃止するという安直な考えで動くのではなく、交通政策基本法の理念に基づき、地域のすべての関係者によって、最適な交通モードの追求をすべき。そのうえで、民間事業の力だけでは経営が成り立たない部分については、公共が上下分離方式の導入等によって一定部分の負担を担う形を求めていくことが望ましい。
- ・また、そのための財源については、既存のものであれば道路財源や環境財源が念頭に置かれるし、公共交通全体の見直しといった抜本的議論がなされるのであれば、交通税等による特定財源も検討すべき。

(JR総連)

- ・鉄道路線の魅力として第1に挙げるのは輸送量。1時間あたりの鉄道輸送力はバスの2.7倍、自動車の19倍と言われるように一度に多くの人流・物流を運ぶことが可能。また鉄軌道という走行空間が専用されているため定時性＝安定性を確保することが可能。その意味で、不採算路線だから廃止というのは安易であり、地域にとって望まれる鉄道の魅力を発信することも必要。
- ・そのためには①鉄道事業者、地域自治体、利用者が積極的に共創し、鉄道事業について考える(取り組む)こと、②地域のめざす形(駅を総合施設化する、駅+病院+郵便局+図書館)をつくり、その実現にむけて鉄道を柔軟なアイデアで利

用すること、③人口減少、高齢化社会に突入することを見据え、貨客混載事業による鉄道利用の価値を高めること。

## 【バス】

(私鉄総連)

- ・地域公共交通確保維持改善事業について、幹線系統補助では一定水準に達すると、「生産性向上」などの条件が出てくることから、フィーダー系統補助、場合によっては地方中小鉄道も含めて、より安定的な財源による路線維持策を望む。

(交通労連)

- ・内部補助スキームの限界が、今回の「コロナ禍」で露呈、そして崩壊した。そもそも根本的な問題であったため、これを期として、公共交通のあり方を抜本的に見直し、鉄道事業にあるような上下分離・公設民営方式をバス事業にも導入すべきでは。
- ・あるいは現行の補助スキームを見直し、事業改善に努力している事業者に補助金を上乘せする方式（毎年、何もせずに一律交付するシステムを改善）を導入。いわゆるインセンティブ方式的なものに変更。

## 【航空】

(航空連合)

### 【離島以外の路線について】

- ・住民の利便性向上や地域振興等を目的とする、地方の強い要請がある路線については、地方自治体と航空会社が事前に公正かつ透明な協議を行い、決定する仕組みが必要である。
- ・その場合、路線維持に必要な運航費補助等の支援措置は、地域への経済効果を考慮すれば、要請元である地方自治体による負担が基本と考える。
- ・また、自治体を主体とし、地域での人流・物流が永続的に活性化する需要喚起・利用促進策が必要。
- ・加えて、地域の多様な関係者間の主体的な取り組みと地域間（路線）の連携を図るための取り組みを国が支援し、全国に共有を図る取り組みが有効。

### 【離島生活路線について】

- ・運航費補助を含めた対象路線を拡大すべき
- ・各路線収支の実経常損失額の全額を補助対象とすべき
- ・なお、政策路線は「離島生活路線」に限定すべき
- ・地域における系列を超えた協業を促進するような仕組みを検討すべき

## ○自由記入

### 【民鉄】

(私鉄総連)

- ・上下分離にしても、各補助についても、地方自治体の理解や協調補助が受けられないことで、進まないことから、地方自治体への義務付けを含む強い指導を望む。

### 【JR】

(JR連合)

- ・特に鉄道事業については、「公共交通機関としての社会的使命」と「民間事業としての経営(路線)維持」という間で大きな矛盾を抱えていることが、コロナ禍によって一層強く顕在化した。一方で、その曖昧さが行政や事業者にとっても都合が良かったところがあるのかも知れない。
- ・日本列島改造論ではないが、日本全体としての公共交通のグランドデザインを描いていくべきだと思うが、公共交通の必要性に対する世の中の認識度合の低さや、行政や事業者の間にある課題認識の曖昧さに鑑みれば、目を覚ませるような強力な推進力が必要であると考え。是非とも、交通政策審議会でもより踏み込んだ形での議論を望むし、一方では政治的な力も重要であると考え。

(JR総連)

○不採算路線を維持するために労働組合として取り組んだ実例

- ・JR北海道労組の取り組み

JR北海道が公表した「事業範囲の見直し、単独では維持困難線区」について三つの段階において取り組みを開始。①崩れた国鉄改革のスキームの是正、②利用者・自治体に負担を求める安易な路線廃止反対、③会社は国に対し、崩れた国鉄改革スキームの是正を求めるべきの3点を訴えた。

単独維持困難線区に関係する56市町村を訪問し、運用益がスキームが崩れていることで正しく運用されていないために赤字補填の運用にも限界があることなどを56市町村の首長に説明した。その結果、国交省に請願書を出してくれる議会もあった。労働組合としての考えを訴えてきました。また、関係した各自治体や各級議員、地域住民に対してチラシを作成し配布した。連合北海道には、私たちの主張を理解していただき、国土交通省への要請行動をおこなって頂いた。この他、オール北海道というキーワードで「JR北海道に対する支援」の要請を行ってきた。

- ・JR東労組の取り組み

東日本大震災により被災した鉄路復旧にむけて、被災線区の復旧を望む地域住民と多くの方々の支援・連帯により、早期復旧を求める署名行動を展開し、40万1,718筆を集めた。鉄路は地域住民の通勤、通学、通院などの生活基盤であり鉄道



存続が望まれた。BRTも検討されたが、それは望んでおらず、JR山田線は三陸鉄道リアス線として第3セクターとして復旧した。

- ・JR西労の取り組み

2003年12月にJR可部線・可部—三段峡間が利用者の減少などを理由に廃止された。それから13年3カ月の歳月を経て、同区間の一部が復活し再開業。可部駅と新設されたあき亀山駅（広島市）という短い距離ではあるが、廃止した路線が再び蘇った。地元住民とともに声を出し続け、JR可部線利用促進同盟会などとも連帯してチラシ配布などを取り組んだ。

## 【バス】

（私鉄総連）

- ・現在の幹線系統補助では、ブロック毎の標準原価で補助額が算出されるが、ブロック内の一部事業者が賃金・労働条件を切り下げると、キロ当たり単価が下がり、補助額も減額となる。このため同ブロック内の他の事業者も賃金・労働条件を切り下げないと、補助を受けても路線維持ができなくなる。せめて人件費だけは全産業平均を補助の算定基礎として欲しい。

（交通労連）

- ・前述の内容はコロナ禍の前から行政に対して訴えてきているものであるが、今後、公共交通を維持・存続させていくためには、既に導入が始まっている「共同経営」を進めていくしかないと思っている（最終的には1県1社になるのではないか）。

## ②民間事業として成立する領域と独立採算原則が通用しない領域の仕分け

以上の考察から次の通り整理することができる。各モードにおける不採算路線の維持方法としては、概ね「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。また、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。

「内部補助」が望ましい維持方策に挙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おり、コロナ禍によって既に限界を迎えていた事実が露呈したものと言える。2012年度のデータによれば、不採算路線はJR旅客6社の営業キロの69%を占めており、さらに内部補助の許容限界とされる営業係数200を超える路線は44%に達するとされる。また、民鉄では広域鉄道網を持つ東武鉄道の営業キロの55%が不採算、営業係数200以上は23%に達するという。過度な内部補助の継続は、結果的に鉄道輸送全体の競争力低下につながりか

ねない危うさを抱えている。

他方、日本バス協会の地方交通委員会調査によれば、2016年度の乗合バス路線(32社3584路線)の収支状況は、収入985億円、経常収支率87.3%で、内訳は、黒字路線が872路線で黒字額93億円、赤字路線が2712路線で赤字額236億円である。赤字路線の赤字額236億円の補填状況であるが、補助金でカバーされる額が138億円、路線バス以外の事業による内部補助が18億円、黒字路線による内部補助が80億円となっている。実に、黒字路線の黒字額93億円の大半の80億円が赤字路線の内部補助に回っており、黒字路線の黒字額は赤字路線の維持に死活的役割を果たしている。

このように、内部補助方式の限界が明らか以上、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)。しかし、同法が成立して8年が経過しようとしているが、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である。それは地域公共交通が商業輸送には馴染まないかもしれないが、地域社会にとっては必要不可欠な公共サービスとして位置づけられていないが故である。乗合バスへの赤字補填はあるものの、事業者の経営努力が反映される仕組みとはなっておらず、単なる事後対処の弥縫策にしか過ぎない。

### ③費用負担の範疇の明確化

不採算路線の維持方策として、まず考えられるのは費用負担の範疇の明確化であり、分かりやすい事例が上下分離・公有民営方式である。すなわち、事業者をインフラ保有による公租公課・維持費・修繕費など固定費の軛から解放することによって、運行にのみ専念することを可能とするということである。

2019年度決算から地域鉄道(95社)のコスト構造を分解すると、輸送に直接必要な経費(運輸費等)約44%、その他経費(一般管理費等)約9%、施設保有に係る経費(維持管理費、減価償却費等)約47%となっている。しかも、ワンマン化・無人化による人件費の削減などにより、相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加する趨勢となっている(1985年度約38%⇒2019年度約47%)。一方、赤字事業者の割合であるが、2019年度で赤字事業者が約80%(76社)、黒字事業者が約20%(19社)となっている。ところが、施設保有に係る経費を除いた場合の収支状況を試算すると、その数字が見事に逆転し、黒字事業者が約80%(76社)、赤字事業者が約20%(19社)となるのである。

このことから、施設保有に係る経費がいかに地域鉄道にとって過大な負担で

あるか理解することができる。逆に言えば、不採算路線を施設保有から解放すれば採算路線に転化することが可能だということである。

上下分離・公有民営方式は乗合バスにも導入可能(公有民営方式車両購入費補助金)となっており、長野県松本市においては公有民営バス制度の構築に向け自治体と事業者の間で協議が進められている。こうした公有民営方式は、地方におけるタクシー事業の維持方策としても検討に値するのではないだろうか。一方、同じ上下分離でも、離島航路における新船建造にあたって、自治体が建造し、運航会社は無償で貸し付け、運航を委託する公設民営方式が採用されている例もある。

いずれにしても、道路、空港、港湾などの多くが公共財として供給される一方、鉄道のみが施設の整備・保有を課せられている現実を踏まえれば、官民の役割分担と費用負担の範疇の明確化は喫緊の課題であるといえる。

#### ④公共交通の維持方策としての財源のあり方

ここまで述べてきているように、利用者の運賃収入で運行にかかるフルコストをまかない、黒字経営を維持している鉄道路線は、日本以外ではほとんど事例が見られない。それどころか、日本では線路などのインフラ部分を除く列車運行の部分だけで見ても、赤字の事例が多数存在するのが実態である。また、インフラに関わる負担が鉄道と比べて軽いバス事業でも、特に地方部では赤字の事業者が大半である。

こうした中、日本では首都圏と関西圏を中心に健全経営を続けている公共交通事業者が多いが、これは世界的にはきわめて特異な状況である。日本の交通政策は、こうした営利事業としての公共交通が成り立つことを前提とした制度設計となっているが、これは日本国内でもごく限られた地域にしか適用できない考え方であり、地方部では何らかの公的支援なしに十分なサービス水準の公共交通ネットワークを構築・維持することは困難である。

事業の成立可能性は制度設計に重大な影響を与える。ポスト・コロナ時代の公共交通のあり方を考えると、将来的にも人口減少の影響が小さく営利事業として成立する領域と公的支援が不可欠な領域とを区分し、両者で異なる制度を適用させることが有効と考えられる。前者の領域では、これまでと同様に営利事業として独立採算を堅持することが可能である。民間企業として質の高いサービスを提供しつつ利益を上げることの可能な事業分野であり、今後も利用者のニーズに対応した積極的な施策が望まれる。2020年に改正された交通政策基本法においても、地域の活力の向上に必要な施策として基幹的な高速交通網の形成と輸送サービスの確保が盛り込まれたところである。

一方、後者の領域では適切な方法で公的支援を行い、民間事業者による運行を

維持しつつサービスレベルを低下させない工夫が望まれる。特に鉄道路線の維持に関しては、現状では国による欠損補助はなく、インフラの維持・更新に関わる補助や一部JR旅客各社に対する経営安定基金等の施策等に留まる。またバス路線についても、国による地域公共交通確保維持改善事業における幹線系統・フィーダー系統に対する補助のほか、各自治体による補助が行われているものの、いずれも財源が不足し、ネットワークの維持に十分な金額とはなっていない。

公共交通が赤字であることについてコンセンサスのある欧米諸国では、地域の鉄道・バス路線を維持するために財源を含む様々な工夫がなされている。まず財源については、フランスでは「交通税」と呼ばれる事業所を対象とした地方税が地域ごとに税率を変えて課され、この税金を用いて各地域の交通施策が実施されている。また、ドイツでは以前より石油・石炭等に課税するエネルギー税の税金の一部を地域交通に用いることが定められ、地方自治体による公共交通維持のための負担が軽減されてきている。アメリカでもドイツと同様にガソリン税金を公共交通に支出する時限立法が以前から行われているうえ、コロナ禍に対する経済対策法では公共交通関係だけで500億ドル以上が支出されている。

ただ、このような特定の税目における税金を交通関連に支出する制度を採用する事例は世界的には減少傾向にあり、交通政策については一般財源から拠出される事例が増えている。これは、公共交通を営利事業ではなく公共サービスとみなしているためである。公共サービスに相当する部分については、PSO（Public Service Obligation：公共サービス義務）の考え方にに基づき、交通事業者は政府側が定めた水準のサービスを供給する契約を結び、この契約に則って運行することとなる。この契約には様々なタイプがあり、運賃収入の増減によるリスクを公民どちらが負うかは国や地域によって異なる。大別すれば、公がリスクを負う場合は定額で事業を請け負う形となるが、民がリスクを負う場合は、利用増による利益が見込める一方で利用が低調になると赤字になる可能性が出てくる。

適切な公的支援が受けられると、様々な運賃制度の導入が可能になる。例えば、近年話題に上ることの多いMaaSにしても、事業者間の協力や安価な運賃設定などについては、行政の協力によりスムーズに進む部分がある。一例として、「運行費をまかなう運賃水準とする」というこれまでの原則を見直して、安価な運賃を適用すれば利用者数が増加し、公共交通の価値が増す効果がある。

重要なのは、こうした施策を適用する際には官民が対等な立場で協力することである。支援を受ける側である事業者は、気後れすることなく、現場の実態に即した施策を積極的に提案する姿勢が必要であり、また、国や地方自治体は事業者と適切な関係のもとで協力関係を築き、利用者のニーズに沿った交通サービスが供給されるよう尽力するべきである。

こうした、世界基準に則った公共交通政策を日本でも実現するには、何よりも

財源の確保が重要である。目的税の導入は現在の日本では困難だが、たとえばアメリカのように、石油関係税収の一部について時限を切って公共交通関係の財源とするような方法は検討の余地がある。公共交通が充実することによる便益は道路・自家用車側にも大きいので、主に自動車ユーザーが負担しているガソリン税などによる税収の一部を公共交通に用いることには論理的妥当性がある。

しかし、日本では現在、自動車関係税収については暫定税率を維持したまま一般財源化されており、これは税率設定の面でも税収の使途の面でも問題がある。一般財源とするのであれば本則税率に戻すべきである。

なお、欧米において、一般財源から交通関連の支出を行う事例が増えているのは、ガソリン等の石油の使用量が今後減少することが見込まれているためでもある。したがって、日本でも一般財源から金額を定めて交通関連に支出していくことが望まれる。公共交通の維持が生活に不可欠であるということが国民共通の理解となれば、将来的に一般財源から継続的に交通目的の拠出を行うことも不可能ではないと考えられる。

また、運賃収入以外の財源を確保する方法には様々なものがあり、こうした税制度に基づくものだけでなく、たとえばクラウドファンディングや地域住民が利用の有無に関わらず世帯単位で回数券を購入するなど、地域のすべての関係者が平等に少しずつ負担を担い、支え合うといった様々な手法もある。しかしながら、こうした外部補助の活用は、公共交通に対する住民の理解があって初めて可能になるものである。今後の日本で財源確保のために必要なのは、公共交通は営利事業として成立しない場合もあり、赤字でも維持する必要がある重要なサービスであるということが広く認知されることであろう。

### (3) 「社会的共通資本」としての交通の維持と KeyWorker に相応しい処遇の確立

#### ①市場原理のみに委ねるべきでない「社会的共通資本」としての交通の再評価

前述したように、今回のコロナ禍において、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。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。

「社会的共通資本(Social Common Capital)」とは、「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ような自然環境や社会的装置」、「社会全体にとっての共通の財産であり、それぞれの職業的専門家集団により専門的知見と職業的倫理観に基づき管理・運営される」ものである。そして、「社会的共通資本」の具体的形態としては、①自然環境(森林、河川、海洋、水、土壌、大気)、②社会的インフラ(道路、橋、公共交通、上下水道、電力、ガス)、③制度資本(教育、医療、金融、司法)の

三つに類型化される。

すなわち、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である。わが国の不採算路線の維持方法は、需要が少なくなれば減便するなどしてサービス水準を落としていく需要追随型であり、コスト削減のためのサービス低下がさらなる利用者離れと収入減少につながるといふ負のスパイラルに陥っている。社会的共通資本としての公共交通の維持方法として、コスト削減という当座をしのごことのみを目的とする弥縫策が、果たして持続可能か否かは論を待たない。

## ②安全輸送を担保する規律ある労働の対価としての処遇のあり方

社会的インフラとしての公共交通は、「社会全体にとっての共通の財産であり、それぞれの職業的専門家集団により専門的知見と職業的倫理観に基づき管理・運営される」べきものである。安全を至上命題とする交通産業で働く労働者にとって、「職業的倫理観＝規律正しき労働観」は必要不可欠な資質である。問題は、キーワーカーたる私達の賃金・労働条件が、そのような規律ある労働の対価に見合ったものとなっているかどうかである。

国土交通省自動車局は、2019年に地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(地域間幹線系統補助)において、1%の収支率改善目標を立て、その達成状況を毎年評価した上で、継続して前年度の収支率を下回った場合、補助対象から外れる可能性がある旨の改正通知を行った。このようなバス事業者の経営改善努力という名の効率化・コスト削減策が欠損補助＝赤字補填の条件である以上、そのしわ寄せがバス乗務員の労働条件に転嫁されることは必至であり、現在の低賃金・長時間労働をさらに悪化させることにしかつながらない。

いま求められていることは、官の責任で地域公共交通を下支えし、働く者の処遇を改善することである。これ以上のコスト削減は、さらなる人材不足を招き、結果として、「社会的共通資本」としての公共交通を毀損する結果にしかならない。

事実、今回のコロナ禍によって、現場で働く者の疲弊は確実に大きくなっている。労働政策研究・研修機構の調査によれば、2020年4月～5月の緊急事態宣言下において、職場での感染リスクを感じた労働者は運輸業で54.8%、精神的負担が大きいと回答したのは同じく48.6%であった。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。

## 5. まとめ

私たちが生業とする交通産業、とりわけ地域公共交通の危機が叫ばれてから久しい。ここで、国の政策の流れを振り返っておこう。1996年に運輸行政における需給調整の規制緩和が行われたが、その際の政策課題は「事業者の創意と工夫による利用者ニーズへの対応および充足」という競争政策の推進にあった。ところが、2010年にわが国の総人口がピークを迎えて以降、若年・生産年齢人口は減少局面に突入する一方、高齢人口は増加局面に向かうこととなった。

国も、この2010年を前後して、2007年に地域公共交通活性化・再生法を成立させるとともに、2011年には地域公共交通確保維持改善事業を創設した。同事業は、「生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域最適な交通手段の確保に向けた取り組みを支援」することを目的としており、遅ればせながら、国としても地域公共交通を事業者任せにしていたままでは立ち行かなくなることを認めることになった。

こうした過程を経て、2013年には交通政策基本法が成立し、交通に関する施策について国および地方公共団体の責務（「義務」ではないところがミソではあるが）を明確化することとなった。総人口（需要）縮小局面における持続可能な公共交通の構築という課題に、ようやく立法が追いついたといえることができる。

言い方を変えるならば、1990年代後半から2000年代初頭における運輸行政のキーワードが、需給調整の規制緩和という事業者間の「競争」であったのに対し、2010年以降のキーワードは、事業者のみならず、すべての関係者による「連携」に転化したということである。そして、その具体的な表れが2020年の独占禁止法特例法の成立であり、これにより乗合バス事業者間の共同経営についてカルテル規制の適用が除外されることとなった。この独占禁止法特例法においては、競合するバス事業者と鉄道事業者がダイヤ調整する事例も適用されることを踏まえ、今後、地域公共交通全体の利便性向上に向けて、乗合バスのみならず、鉄・軌道、タクシーを含むモードを超えた共同経営の取り組みも模索していく必要がある。

いずれにしても、本提言の中心的なテーマである「財源の確保」を可能たらしめるには、「公共交通の維持が生活に不可欠であるということが国民共通の理解となる」ことが前提となる。そして、そうした世論を形成していくためには、各主体において次のような取り組みが求められる。

（政治・行政・事業者）

- ・公共交通の存在価値と現状を正確に理解していただくための努力

（政治・行政）

- ・法に基づき、偏りのない総合的な交通政策を推し進める強力なリーダーシップの発揮

（行政・事業者）

- ・地域にとって維持するに値する利便性の高い公共交通へのブラッシュアップ

(行政・事業者・国民)

- ・法に基づき、すべての関係者が当事者として集い、地域公共交通を創りあげる取り組みへの参画・協働

本提言を具現化するためには、以上の世論形成に向けた取り組みに加え、各界へのアプローチも戦略的に追求していくことが必要である。私たちは、「政策」と「運動」を両輪にして、コロナ禍により顕在化した交通産業の危機的状況を突破していかなくてはならない。



## 参考文献

- 宇都宮浄人 (2020) 『地域公共交通の統合的政策』 東洋経済新報社
- 斎藤峻彦 (2019) 『鉄道政策の改革』 成山堂書店
- 広井良典 (2019) 『人口減少社会のデザイン』 東洋経済新報社
- 宇沢弘文 (2000) 『社会的共通資本』 岩波書店
- 土井勉 (2021) 「クロスセクター効果によって把握する既存の地域公共交通の定量的な価値」 交通学研究第 64 号
- 経団連 (2020) 「with/post コロナの地方活性化」
- 経団連 (2021) 「緊急事態宣言下におけるテレワーク等の実施状況調査」
- 東京商工会議所 (2021) 「通勤混雑緩和に向けた実態把握調査」
- パーソル総合研究所 (2020) 「福利厚生実態調査」
- 三菱総合研究所 (2021) 「ポストコロナの経営 鉄道 第 4 回：ウィズコロナ/ポストコロナの企業動向を踏まえた今後の鉄道需要」
- 労働政策研究・研修機構 (2021) 「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」
- 国土交通省 (2021) 「令和 2 年度テレワーク人口実態調査」
- 内閣府 (2020) 「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変容に関する調査」
- 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局 (2021) 「地方への移住・人材支援に関する取組」
- 総務省 (2021) 「住民基本台帳人口移動報告 2020 年結果」
- 日本経済新聞 (2021. 5. 14) 「米金融、オフィス回帰」

## 公共交通ネットワーク委員会委員名簿

役職名	氏名	構成組織役職名
委員長	尾形泰二郎(2021年6月まで)	J R 連合事務局長
委員長	政所 大祐(2021年6月から)	J R 連合事務局長
委員	志摩 卓哉	私鉄総連交通政策局長
委員	樋口 和司	私鉄総連政治政策局長
委員	久松 勇治	私鉄総連ハイタク協議会事務局長
委員	中村 鉄平(2021年6月まで)	J R 連合交通政策部長
委員	森安 祐貴(2021年6月から)	J R 連合交通政策部長
委員	鎌田 佳伸	交通労連軌道バス部会事務局長
委員	手水 辰也	交通労連ハイヤータクシー部会事務局長
委員	宮本 範之	航空連合副事務局長
委員	矢野 勇紀	サービス連合副事務局長
委員	海瀬 豊	サービス連合中央執行委員
委員	庭野 修	自治労・都市交評交通政策局長
委員	小林 陽介	J R 総連政策・政治部長
委員	淵上 利和	J R 総連法対・調査部長
委員	立川 博行	海員組合中央執行委員
委員	松永 次央	全自交労連書記長
アドバイザー	板谷 和也	流通経済大学教授
事務局	慶島 譲治	事務局次長



(全日本交通運輸産業労働組合協議会)

〒108-0023 東京都港区芝浦3-2-22 田町交通ビル内  
TEL 03(3769)6571 FAX 03(3769)6570  
ホームページ : <http://www.koun-itf.jp>