

交運労協 FAX ニュースNO. 2

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル 3階 発行日 2013年10月29日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 関 政治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

【交通政策審議会地域公共交通部会】

藤井議長が地域公共交通の充実に向けてプレゼン！

国土交通省は10月28日、「平成25年度第3回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」を同省4階特別会議室において開催した。同部会は、本年6月14日に閣議決定された「日本再興戦略」において、「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築(今年度中に結論)」と明記されたことを踏まえ、今後の地域公共交通政策のあり方について審議することを目的として設置されたものである。部会長には情報・システム研究機構国立情報学研究所の浅野正一郎名誉教授が就任し、委員として交運労協から藤井一也議長が選任されている。同部会は、三回にわたる委員によるプレゼンテーションを踏まえ、

12月に「中間とりまとめ」、来春に「最終とりまとめ」を行う予定である。

藤井議長は第3回部会において、「地域公共交通の充実に向けて」と題してプレゼンテーションを行い、各モードの実態を説明したうえで、労働組合の立場から地域公共交通を維持していくことの必要性について以下のように訴えた。



<藤井議長プレゼン要旨>

ー地域公共交通の実態ー

少子高齢化や人口減少により、地域公共交通は輸送人員の減少により、収支が悪化し厳しい経営環境が続いており、必然的に、そこで働く従業員の労働条件も悪化している。とくに、バス運転士の2012年の年間労働時間は2,532時間にもなっており、全産業男子平均の2,184時間を大きく上回っている。また、

民営乗合バス運転士の 2011 年の年収は 443 万円であり、全産業男子平均の 527 万円を大きく下回っている。

こうした状況から、各事業者が運転士を募集しても人が集まらないし、大型 2 種免許取得にかかる費用などを支援し、運転士を養成しても半年から 1 年程度で退職してしまうケースも多く見られる。まさに、運転士不足がさらなる長時間労働を生み出すという悪循環に陥っている。

独立採算原則を前提にした交通事業者の労使の懸命な自助努力のみに依存するだけでは、地域の公共交通を維持していくことは不可能である。

—なぜ地域公共交通は維持されなければならないのか—

公共サービスをめぐって、効率性の観点からの議論がなされることが多々あるが、こうした議論は公共交通にはなじまない。確かに、中山間地域などで乗合バスを走らせることは非効率かもしれないが、マイカーを利用できない交通弱者に対して、誰かが、「非効率な」サービスを提供しなければならない。たとえ、経済的には「非効率」であっても、地域の共同体を維持していくうえで社会的には意味があると考ええる。

公共交通の供給において、効率と非効率の決め手となるのは、コストが一つの要素であることは間違いないが、コストには経済的コスト以外に社会的、環境的、文化的コストもある。経済的コストを優先するあまり、失ってしまうものもあるのではないか。

地域公共交通の充実に向け、政策選択をする際には、効率性を最優先する経済的コストの観点からのみならず、あらゆる種類のコストを加味して判断すべきと考える。

—リスクをいかに地域・関係者の中でシェアしていくか—

地域からは「現在は自家用車を利用しているが、高齢者となる将来はバスなどの公共交通を利用したい」との声が出ている。しかし、乗合バス路線の縮小・廃止は現在進行形で進んでいる。今、地域公共交通の確保・維持を図らなければ、将来、いざ自分が交通弱者になった時に利用しようと思っても、その時には廃止になっている可能性がある。

そうした生活路線の廃止というリスクをいかに地域の中でシェアしていくか、そうした仕組みづくりが喫緊の課題であると考ええる。

以 上