

人を支え地域をつくる、これからの公共交通 ― 北海道の交通運輸産業を取り巻く課題と展望 ―

首都大学東京 都市環境学部 特任教授

戸崎肇

はじめに

こんにちは。ご紹介いただきました首都大学東京の戸崎です。今日は約八〇分間おつきあいいただければと思います。

わたし自身、一九九八年に就航を開始したAIRDO立ち上げの際、講演させていただくなど北海道には縁があり、今日の講演をうれしく思っています。そして、交運労協の皆さんとお付き合いを持つようになったのは、一九九〇年代後半です。民主党政権下で交通基本法が論じ始められたころ、皆さんと一五年の長きにわたり、活動した結果、交通政策基本法が制定されましたが、残念ながらまだまだ十分に生かされていないのが現実です。

交通政策基本法で定められていること

実は、交通政策基本法に規定されていることが本日の結論です。国の責務、地方自治体の責務、

事業者の責務、利用者の責務、この四者が応分の負担をしなければ公共交通は成立しません。わたしは様々なところで講演させていただいておりますが、どうしても参加者からは「国の責務はどうするか」という質問がなされます。しかし、国が支えるという姿勢だけでは、なかなか上手くいかないことを理解していただきたい。そもそも、交通とは一般社会にとって、「あつて当たり前」のことであつて、それをわざわざテコ入れする、という発想はなかなか民間には出てこないものです。

こうした前提を関係者は理解する必要があると思います。この連続講座では、第三回目の講座でライド・シェアリングについて講演されるとかがつております。のちほど、ライド・シェアリングの話を見せていただきますが、わたしはよい制度だとは思いません。ただ、こうした研究会では様々な話を聞くことが大事であり、それを皆さんが自治体や地域に持ち帰ってどのように考えるか

が重要であることも付け加えておきます。

公共交通に対するイメージを変える

先日、羽田空港からの帰宅でタクシーを利用しました。どのタクシー会社かは申し上げませんが、法令違反を繰り返すドライバーで、命の危険を感じました。実は三月、調査目的でスリランカに滞在しましたが、二車線道路に車が六台並び、抜きつ抜かれつが当たり前という交通ルールが無い国です。当然に事故も多く起こっていましたので、手に汗を握りながら現地ドライバーの運転を見ていました。羽田空港からのタクシーではそれ以上に怖い思いをしました。

この件でわたしは何を言いたかったのか。わたし自身も航空会社勤務時代に「一人の客室乗務員の粗相が、その航空会社の全体のイメージを損なう」と学んだように、企業側がどれだけ理念的に言ったとしても、現場で働く人たちがそれに応じ

ていかなければ、公共交通は上手くいかないという事です。公共交通のあり方を考えるのであれば、事業者側の努力も重要だということをもまず述べておきたい。

北海道における公共交通の課題

先ほど、公共交通は四位一体で行わなければならないと話しましたが、北海道においてもJRの路線廃止問題、バス運転手の不足、白タク、白バスの横行というように様々な公共交通の課題を抱えていることを前提として考えなければなりません。

全国においても、こうした問題には取り組みがなされているように、先見的な視点を持たざるをえません。特に労働人口減少と高齢化問題は公共交通と大きく関連しています。二〇一四年、日本創生会議が公表した「消滅可能性都市八九六のリスト」は大きな衝撃を与えました。

なぜ、地方は消滅するのか。皆さんはその原因を覚えていらっしゃいますでしょうか。原因は若い女性が地方から出ていくことで出生率が下がり、持続的な人口増加につながらないということです。こうした対策が公共交通課題の解決には重要かつ必要ではないか、と考えています。

観光政策と公共交通

日本の総人口は二〇五五年に一億人を割り込みます。外国から見れば魅力のないマーケットになるかもしれません。ちなみに、二〇三〇年の総人

口は一億二〇〇万人ですが、国はこの年までに訪日観光客数を六〇〇〇万人とする観光政策を打ち出しています。わたしは羽田空港、成田空港の混雑状況を見ると、この目標に疑問を持っています。もし、二〇三〇年に六〇〇〇万人の訪日観光客が同時に日本に滞在すると仮定した場合、三人に一人は外国人ということになり、札幌のような観光客の多い地域では、歩いている人の半数が外国人となるかもしれません。

わたし自身、観光政策は決して悪い政策だとは言いませんが、観光政策にシフトしていくのであれば、公共交通も変化していかなければなりません。にも関わらず、運転手が不足しているのが現実です。当然、人材不足を解消する目的で外国人の運転手が登場するでしょうし、日本で働くという事は参政権の付与など、様々な制度の整備も必要になってくる。こうした政策を国主導で行わなければならぬ、ということも頭の片隅に置いていただきたいと思えます。

AIと公共交通

アメリカでUber社が自動運転の実証実験中に事故を起こしたため、現在、そうした実験は中止されていますが、わたしは将来的にAIを利用した自動運転が導入されると思っています。ただ、それで全面的にドライバーの需要が無くなるか、と聞かれると難しいところです。そもそも、わが国の場合、自動車産業が強い政治勢力であることに変わりなく、リーディングカンパニーであることも確かです。こうした業界で総力を挙げて開発

しているのが自動運転技術であり、そうした観点からも自動運転は導入されるでしょうし、この技術導入を前提としてトラック輸送やタクシー輸送を地域実験で行っている次第です。

とある自動車製造の関係者から伺ったことですが、AIは倫理的な判断が苦手だそう。いい例えではありませんが、左右同時に飛び出してきた人に対し、AIではどちらを避けるかという判断ができない。このような判断は人間でも難しいですが、こういった問題が起こりうる以上、最終的には人間による運転は大変重要である、と言えます。

また、現在は運転のプロの証として「二種免許」がありますが、政府は規制改革推進会議の中で二種免許の撤廃を始めとする改革を検討しています。実は私も二種免許を所有していますが、シミュレーターによる教習が主であり、これで二種免許を与えることに疑問は感じていません。とは言え、二種免許を有する運転手さんたちの経験値の中で、どうやって付加価値を高めていくのか。これからの公共交通は利用者から選ばれなければならない。選ばれるためには現場で努力しなければなりませんし、マーケティングもしなければなりません。マーケティングをすることは先行投資が必要です。

しかしながら、公共交通を維持・発展させるのにはお金がかかります。ただ、多くの事業者はお金がない。政府予算が一〇〇兆円と言われていますが、交通に対する予算は十分には振り分けられていません。とは言え、わたしの経験では地方自治体より国の方が融通が利くという印象を持って

います。こうした現状を打破するには、首長や自治体議員がどう変え、動いていくのかに尽きます。わたしは全国いろいろな場所に行かせてもらいますが、自治体議員が積極的に動いているところは公共交通も上手く機能しています。人口減少によつて総体的なマーケットは縮小するため、どのようにして付加価値を高めるのかと、ドライバー不足をどのようにして解決していくのかの問題を背景に、自治体が積極的に取り組んでいく必要があるのではないのでしょうか。

地域ごとの交通政策

交通政策は都市と地方では全く異なりますので、同一に論じることではできません。北海道においても札幌市とそれ以外の地域では事情が違います。つまり、交通政策はオーダーメイドという事です。交通政策基本法でも「地域ごとに交通計画を策定し、政策を行う必要がある」と規定しています。ちなみに今日、出席されている皆さんのなかで、交通計画が策定されている自治体にお住いの方はどのくらいいらっしゃるのでしょうか。手が上がらないのは当然です。ほとんど策定されていないのが実態なのです。

一方、交通計画を策定するとしても、地方は高齢化や人口減少など条件が厳しい上、行動様式の違いなども細かく見ていく必要がある。だからこそオーダーメイドの計画策定が求められているのです。

ここで行動様式という話ができました。わたしは普段、大学生を相手に仕事をしていますが、現在、

スマートフォンを持っていない学生は皆無です。驚くかもしれませんが、授業中の私語はありません。代わりに学生同士は「LINE」など携帯電話を通じて会話している。こうした世代がいるからこそ、ライドシェアリングが普及・成功しているのです。

情報と交通政策

しかし、マスコミが交通問題を取り上げることほとんどありません。最近では四月上旬の日本経済新聞地方版でようやく取り上げられ、わたしも取材を受けました。ただ、新聞購読者が減少している現状から明らかのように、情報が一般的視点で見られなくなっている。すべてネットを通じて情報の取捨選択になり、興味のある情報は見ても、交通問題のような興味のない情報は誰も見ません。やはり、強く情報発信を訴えていかなければ、前述したように「公共交通は走っているのが当たり前」という意識は変化しません。むしろ、地方によつてはマイカーが当たり前ですから、自治体もマイカーを中心とした政策を行うべきであり、自治体はそれに対応するだけで構わないという声が出ることもあります。要は、住民が望んでいないサービスをわざわざ越権行為として行う必要がない、税金の無駄遣いということなんです。したがって、黙っている自治体は現状の需要に合わせるだけでよい、ということになってしまいます。

高齢者の移動と公共交通の重要性

一方、群馬県で今年一月に認知症の高齢者が女

子高校生を死亡させる交通事故がありました。まず、どうしてそのような交通事故になったのかの背景を考えてみる必要があるのではないのでしょうか。また、事故を起こすと加害者の周りにも様々な影響を与えます。反面、高齢者が免許を返納すると、認知症の発症リスクが高まるという研究報告がなされています。

二〇一七年五月、道路交通法が改正され、認知症の疑いのある人に対し、免許交付の基準が厳しくなりました。つまり、長生きの高齢者が増えれば増えるほど、移動手段がなかなか取れなくなる社会が近づいているということです。

寿命は男性が八一歳、女性が八七歳ですが、実際に自分で動ける健康寿命は、その数値からマイナス一〇歳とされています。要するに、一〇年間は何らかの形で他人のお世話にならないければ生きていけません。その一〇年間のギャップをどのように埋めるか、どうやって高齢者が外に出ていくのか。だからこそ、移動は重要です。家に閉じこもることで精神的にも肉体的にも弱まりますし、通院も不可能、買い物の手段確保も必要です。だからこそ、公共交通は重要な問題だと考えなければなりません。

観光振興から見える二次交通の問題

インバウンドの話に移ります。現在、訪日外国人が地方空港に来る割合はわずか五%程度に過ぎません。ほとんどが羽田空港や新千歳空港など大規模空港に来ています。道内でも新千歳空港とその他空港を一体化した上で民営化する議論が進ん

ですが、空港へのアクセス、空港からの交通手段、つまり、二次交通がなければ民営化は成功しません。

一方、白タクや白バスといった違法な交通手段が、空港を始めとするターミナルから観光地などへのアクセスを担っているという問題が指摘されていますし、バス事業者もインバウンド対策として観光バスに重きをおけば、路線バスが機能しなくなるという問題を抱えています。観光産業を主軸とする北海道においては極めて深刻な問題です。

先日、ある大手のバス会社の労働組合の委員長から「応募を掛けても路線バスの運転手が入ってこない」「すぐに退職してしまう」とうかがいました。以前は、トラック運転手としてある程度勤務し、体力的に厳しくなったころにバス運転手となる例がよくありましたが、現在ではバスの運転手に転職しても好待遇はありませんので、行く場所が無い。なり手がいない問題が発生しています。その結果、一昨年一月に軽井沢で発生したバス横転死亡交通事故が発生しました。この事故は運転技術が未熟な運転手によるものとされていますが、こうした人材であっても雇用せざるをえないのが現実なのです。

さらに、プロの運転手を養成する教習所も廃止されています。バスの免許取得には専門の教習員がいる教習所に通学しなければならず、バスの運転手を養成しようにもすぐにはできないのが実態なのですが、都道府県の中にはバス運転手を養成する教習所がない地域も出てきています。

国は規制緩和をすることで、様々なところから参入を認めています。バスの免許は特異な免許

であり、経験も必要ですから、根本的な解決策を考えなければなりません。観光戦略の見直しなども含めて考える必要があるのではないのでしょうか。

物流崩壊から考える

次になぜ、物流が崩壊したのかを考えてみたいと思います。三つの理由が挙げられます。一点目はアマゾンのような店舗を持たないで営業をする店舗のバーチャル化、電子商取引の普及、宅配化です。皆さんもアマゾンを利用しているのではないのでしょうか。全国で本屋が廃業している現状を踏まれば、利用せざるをえません。そして、本以外の物を購入したいと考えたとき、実店舗が廃業していればバーチャル店舗を利用するしかありません。そうして購入した商品は、発送手段がなければわたしたちの手に届きませんので、物流量は右肩あがりが増加していきます。

物流は日本経済の根幹です。コンビニも物流によって支えられています。物流が崩壊すると地方のコンビニ店舗は機能しなくなり、住民生活にも大きな支障を与えてしまいます。

二点目は震災復興です。二〇一一年東日本大震災以降も、熊本震災など大きな災害が続いています。最近では火山噴火も増えており、今後、雲仙普賢岳のような火山災害の復興事業も出てくるのかもしれない。

三点目は東京オリンピックです。オリンピック招致決定による準備のため、東日本大震災の復興は遅れています。要するに、今は三つの問題が一度に起こっているということになります。

こうした三つの問題に対応するために、まず、貨客混載の取り組みが行われています。最近ではダブル連結トラックの解禁も決定しました。連節バスも神奈川中央交通など全国いくつかの場所を導入されていますが、交差点で安全に曲がるためには道路交通政策と連動していなければできませんが、今の道路交通政策でそれが対応できていると言えるのでしょうか。このように交通政策においてはハード面の道路と、その上を走るソフト面の車が連動していない。今日来られた皆さんには、お住いの自治体で策定している都市計画がどのようになっているか一度確認していただきたいと思っています。

わたしが長野県で都市計画審議会のメンバーとなつた経験を話しますと、道路の拡幅について少々審議したものの、都市での渋滞発生原因となっているトラック路上駐車対策として有効な荷置きスペースについて、どう配置するのかなどの議論は全くありませんでした。ここで申し上げたいことは、交通をよくしたいと考えるならば、様々なところが関わってくるということです。

そして、わたしは物流の世界にもライド・シェアの波が来ると考えています。ライド・シェアについては次項で細かく話をさせていただきますが、今のライド・シェアは車に人を乗せるシステムです。ただ、人を乗せるためには座席を空けなければなりませんし、人と対応もしなければなりません。ところが、荷物であれば積めるスペースだけあれば済みます。すでにUber社が食材や料理を運ぶサービスとしてUber Eats (Uber Eats) を始めていますが、こうした動きが物流業界全体

に広がっていくのではないのでしょうか。

物流業界はただでさえ輸送料が値崩れし、あるべき委託関係が破綻しています。こうした問題に対し、国土交通省が地方の零細運輸企業の経営統合に着手しましたが、前述のような物流量の急増によって今は猫の手を借りたいほど多忙となったため、こうした議論は消えてしまいました。だからこそ、関係者は危機感を持って対応していただきたいと思います。

間隙をぬって動き出した シェアリング・エコノミー

例えば、バスを用いた新しい交通事業を考え、始めようとバスをメーカー発注しても、メーカーの生産が追い付かず、納車は一年半後という状態です。ホテルも同様にもインバウンド需要の増加で客室が足りず、宿泊価格が上昇し続けています。つまり、やりたくてもできない。普通の人では対応できないのが現実です。そのような対応できないすき間を狙ってシェアリングの議論が出てきています。今年の六月十五日から住宅宿泊事業法（民泊新法）が施行され、商売として始めることができるようになります。確かに、以前から無いものを今あるもので補っていくという考えはありましたが、どのようにすれば誰が乗せてくれるのか、泊めさせてくれるのか分かりませんでした。今はスマートフォンでこうした情報が提供できる。だからこそ、こうしたシェアリングサービスが提供できるようになったと言えます。

わたしは、シェアリング・エコノミーという考

え方を完全に反対しているわけではありません。本当に小さなコミュニティの中で、どこにも行けず困っている人を乗せる。それは否定できません。こうした性善説に立つてお互いが助け合うのが理想です。だからこそ、安全を担保しなければならぬでしょうし、輸送サービスにおいては、特にその導入に対して慎重でなければなりません。

働き方改革と日本における ギグ・エコノミー化

さらに、シェアリング・エコノミーの導入が進めば、会社という形態が無くなります。つまり、労働雇用形態が変わることです。これは働き方改革の部分でも指摘されていますが、元々、公共交通や物流業界では人材不足なので、企業側はどのような形であれ労働力を確保したい。ただし、コストは掛けたくない、いつでも解雇できるような社会保険に未加入で雇用する。これが企業側の本音です。一方、労働者側は「働きたいときに働く」という風潮になっています。こうした動きが最近言われるようになった「ギグ・エコノミー」です。世間では肯定的に捉えられています。ギグ（Gig）とは、ジャズなどでその場にいるミュージシャンが気の合った者同士でセッションを行うことが語源です。ゆえに、仕事のやりた人が一時的に集まって何かの仕事を行なうということ、横のつながりは強固なものではないとも言えます。

わたしは「交通の安全と労働を考える市民会議」の代表に就任しておりますが、本会議はシェアリ

ング・エコノミー化やギグ・エコノミー化に対し、①雇用問題に関係してくるため、どう対応すべきかと②交通政策からこの問題をどう考えるかの二点を命題として活動しています。

この会議には弁護士が多数参加していますが、ギグ・エコノミーの実例として挙げたのは札幌の葬儀会社です。会社の形態は採っていないながら、従業員とは一対一の雇用形態、社会保険も何もありません。これ以外にも全国的なところでは、有名格安理髪店も請負契約になっています。実は、大学教員もわたしのようないかなる請負契約が出てきています。

果たして、このように企業に縛られない個人労働がよいものなのでしょうか。現在の景気状況はバブル時代に匹敵するといわれますが、違いを言うならば、バブル時代は終身雇用でした。今は求人倍率こそ同じですが、派遣労働が多くなっている。要するに雇用形態が大きく変化しており、単純比較ができませんので、わたしは働き方改革についてはよく考える必要があると指摘したい。

そして、交通労働の世界は厳しい現状を突き付けられていることから、働き方改革は重要なテーマとなります。例えば、タクシ業界では長時間勤務が慣行ですが、最近では公園などで休憩していると、市民からはサボっていると言われてしまいます。ですが、実態は本社や営業所まで回送することもできないため、休憩できないのが本音です。これは物流業界も同じと言えます。

ただ、交通労働について悲観的なことばかりではありません。先日、クラレが小学校一年生に対し、「将来何になりたいか」というアンケートを実施し、その結果が公表されました。男の子

の一位はやはりスポーツ選手でしたが、四位に運転手が入っていました。確かに、わたしが幼少期のころはバスの運転手がかつこよく見え、憧れたものです。

運転手が上位に挙がったことは新聞で全く取り上げられませんでした。小学校一年生の男の子には今でも運転手が憧れの対象であるにも関わらず、実態とは全く見合っていないことになりました。憧れと実態のかい離を埋めるためには、運転手が休憩できる場所を設ける、公正な競争で安定した賃金を確保し家族が持てるようにするなど、越えなければならぬ課題は多いですが、正面から対応しなければならぬ、とわたしは考えています。

適正・公正な競争と規制の関係性

公正な競争と話をしましたが、その条件として何が必要でしょうか。第一には安全です。すべての物事に言えることですが、皆さんが「安い」と感じるのには、時に安全性のコストを払っていないという理由があります。やはり、安全を維持するためにはコストをかけなければなりません。

二つ目は適正な情報が流れていないということです。経済を学んだことがある人であればお分かりかと思いますが、適切な市場では、必要な全ての情報が市場の全員に共有されています。しかし、多くの皆さんはどれが安全なものであって、健全なものであるかを知らないため、結局は値段だけで決めてしまうことになりがちです。そうならないようにするためには、目に見えないものであっても情報を把握し、安全なものを選ぶようにしなければ

なりません。

ところが物流の場合、どんどん競争が乱れていって、適切な安全コストが担保できなくなっています。先日、世耕弘成経済産業大臣がサンドボックス制度を利用し、ウーバーを始めとするライド・シェアリングを進めると表明しましたが、わたしは適切な競争とは監視や監査体制がしっかりとできているからこそ機能するものと考えています。

さらに今年三月、大阪市内の民泊で凄惨な殺人事件が起こりましたが、こうした事件も家主がきちんと物件管理をしていれば防げた事件かもしれないと、北九州市では集合住宅と申請されていた物件が民泊として営業し、火災で全焼した事件もありました。こうした事件が二度と起こらないようにするために規制が必要です。民泊に関して言えば、住宅宿泊事業法（民泊新法）が今年六月一五日から施行され、営業日数は一八〇日を超えないようにと規定していますが、北海道を始め、多くの自治体では民泊条例で営業日数をさらに制限しているはずですが、また、民泊のオーナーも日本人ではないことも多い。

こうした実態、問題の発生を踏まえると、やはり、監視・監査体制が不可欠であり、この体制がしっかりと出来ない限り、何らかの規制が必要であり、規制することは決して悪いことではないと、わたしは考えています。

交通政策の観点から見た ライド・シェアリングの可能性

皆さんはライド・シェアリングを利用したこと

がありますでしょうか。同じ質問を大学生にすると、単純に安く便利だからという理由で結構な数の学生が海外で利用しています。こうした人たちがらすれば、なぜライド・シェアリングが悪いのか、という議論になります。ライド・シェアリング（正式にはライド・ブッキング）については、本講座の第三回講座にて中頓別町の小林町長が講演されるところですので、皆さん、ぜひ話を聞いていただきたい。

中頓別町ではライド・シェアリングを苦肉の策として取り組みを始めたものです。わたしは、何もしない自治体がほとんどの中で、先進的な取り組みをしたことは大きな意義があると考えています。

① 安全性の担保

ただし、導入に際し一番気を付けなければいけないのは、運転手の身元がしっかりとされている人なのではないかとわたしは考えています。ライド・シェアリング事業者は「二重三重の身元確認をしているから安心してください」と言いますが、日本ではタクシートの乗務員登録制度がようやく導入されたばかりです。この制度の導入でタクシー運転手の経歴が分かるようになりましたが、それでも十分ではありません。ただ、とある労働組合の担当者から経歴だけで判断する危険性を指摘されたことを今でも強く覚えていますが、要するにがんじがらめに規制するのではなく、規制のバランスが大事だということも強く述べておきたい。

車両もプッシュスタートを始めとして電子化・

複雑化し、故障してしまうと手に負えません。だからこそ、きちんとした整備、故障しないような車両整備が必要となります。

さらに、ライド・シェアリングは料金も不透明です。そもそも、公共料金は誰もがわかりやすく、心配なくお金を払うためのものです。さらに公共料金によって労働力の再生産ができる水準にしています。ところがライド・シェアリングの普及でこうした料金設定も自由になっていき、再生産もできないようなものになっていくと、一定の場所までは運ぶが、これ以上運んでほしいのであれば別料金を支払え、というような、不法行為を助長するようなことになってしまっているのではないかと危惧しています。

② 公共性の観点

公共交通として二四時間の需要に応える必要があるという問題もあります。数年前、居酒屋タクシーが問題となりましたが、個人タクシーは深夜帯の利益がでる時間だけ営業し、法人タクシーの営業利益を奪うという構造が問題となりました。こうした問題は最近でも岡山県の両備バスの黒字路線に新興事業者が参入し、内部補助体制が機能しなくなっただけという問題が発生しています。

この両備バス問題に対し、研究者の中には、「儲かる路線で儲からない路線を維持する内部補助体制は非効率極まりない。即座に廃止すべきで、収益性のある路線だけ運行すればよい」という声も出ていました。まっとうな意見だと思いますが、公共交通とは採算性が取れないものの、生活に必

要であるから運行しているものです。どうも公共交通に対する国の政策は、「儲かなければならない」という風潮がありますが、儲かるのであれば民間がやるはずですが、もちろん、採算性はなるべくとるようにしなければいけませんし、経営情報もきちんと開示しなければなりません。必ず儲かなければならないものではない、とわたしは思います。そのためには医療や福祉と連動した政策として公共交通を支えていかなければなりませんので、わたしは交通だけで論じることが避けるべきだ、と言っているのですが、なかなか理解されないのが現状です。

地域の交通政策の見直し、再建の必要性

時間も押し迫ってきましたので、まとめに入りたいと思います。冒頭に話したように、事業者は当然努力しなければなりませんし、利用者も事業者に対し適切な評価をしなければなりません。また、利用者の観点からはマイカーだけでなく、高齢化社会を見据えたとき、運転できなくなっただけを想像して公共交通体系を支えていかなければいけません。

あるいは、国や地方自治体の役割も考えなければなりません。ある程度の補助金は出さなければならぬでしょうし、そうした制度によって支えていく必要があるのではないのでしょうか。

そうした考えを前提として一番大事なことは、マイカーに対抗できるような利便性を公共交通にもたらさなければならぬということです。タクシーだけ、バスだけ、鉄道だけという一つのモー

ドでは実現できません。タクシーとバス、バスと鉄道など事業者同士一体となって総合的に利便性を生み出せるかどうかが成功の鍵となります。そのためには横の連携が不可欠です。

例えば、二〇〇二年の東北新幹線八戸駅開業をきっかけに、JR東北本線の盛岡―青森間のうち、青森県内の部分が第三セクター青い森鉄道となりました。開業当時、わたしは三沢で仕事をする機会が多くあり、JR時代は新幹線との乗り継ぎ待ち時間は二〇分程度で済みましたが、第三セクターになったとたん、乗り継ぎ待ち時間が二時間になりました。こうした横の連携が取れていない事例は全国各地にあります。

これでは公共交通とは言えません。こうした問題を解決するためには会議体が必要なのですが、そうした会議体がないのが実態です。では、どのようにして設けるのか、会議体のメンバーをどう選抜するかを考えなければなりませんし、メンバーによっては利権調整の場になってしまい、お互いが協力しようとならないこともあります。同時に、誰がリーダーシップをとるべきかを考えなければなりません。

わたしは、こうした会議体で労働組合がリーダーシップを担うべき、と考えています。本音を言えば利用者が理想なのですが、誰が利用者代表なのか分らないところが問題となってしまうため、第三者的視点を持つことのできる労働組合が適任なのではないのでしょうか。

そして、公平なメンバーの選定は難しい、との陪審員制度に関する研究があるように、どれだけ公平なメンバーに近いかで構成するか。また、

やる気のある人がメンバーであることが望ましいですが、利害関係者であってもならない。こうしたバランスをどのように考えていくのかが、公共交通の会議体には必要だと感じています。

これからの取り組み

今まではマイカーで何とかなってきた部分がありますが、高齢化が進行することによって、人口の減少、利用者が減少し、公共交通自体の存続にかかわらず、移動手段を持たない高齢者が増加し、高齢者の孤立化が進みます。また、レジャーがないことを理由に女性や若い世代が地域から居なくなっています。

まだ、声高に言う人は多くありませんが、公共交通問題は国防問題にも関連してきます。人が居なくなればテロの温床にもなりうるかもしれません。そう考えると地方にも人が住んでいなければなりませんし、交流人口を増やさなければなりません。

こうした問題に対する解決策のひとつがインバウンドなのかもしれませんが、インバウンドを呼び込んでもバスなど地方に行く足がない、宿泊施設も足りません。だからこそ、民泊やライド・シェアリングが生み出されています。

ところが、それを喫緊の問題として捉えて取り組んでしまうと、地方だけではなく、都市部においてもライド・シェアリング制度が解禁されてしまいます。さらに、こうしたライド・シェアリング制度は地方で儲かりませんので、結局は都市部で普及することになります。したがって、地方に

は何も残らない、都市部ではタクシー事業者を始め、公共交通事業者が倒産や廃業するという悪循環に陥るだけです。

わたしはまず、ライド・シェアリングや民泊が日本の実情に合うのかどうか考えていかなければならない、と考えています。こうした制度が先行導入された欧米やアジア諸国では、様々な問題が露呈しているからです。こうした先行事例の情報を取り入れた上で、日本で歴史的に形成された公共交通の良い面を継承できるような政策をすすめるなければなりません。

ただし、そのためには先行投資が必要です。そして、交通政策単体では投資の理解が社会的になかなか得られないのも事実です。だからこそ、医療政策や福祉政策の連動が不可欠であり、代替案を考えるのであれば物流も考えなければなりませんと思います。

実は、交通政策基本法を策定する際、「移動権」を盛り込むべく検討していたのですが、物流業界から「我々をないがしろにするのか」と異論が相次ぎました。人の流れと物の流れは表裏一体です。人が流れれば物も流れますし、物が流れれば、その中に人も流れていきます。しかし、ライド・シェアリングの流れが公共交通だけではなく、物流業界にも進んでくると、今でさえ価格構造が破壊されているため、相当な混乱が生じます。だからこそ、交通も物流も一体のものとして考えていく必要があるのではないのでしょうか。

交通政策基本法という素晴らしい法律・政策・基本理念をどのように考えていくか。そのための下地としては、地方自治体の首長や職員活躍が

期待されている、とわたしは考えています。特に、北海道は公共交通に対する地域実験が進んでいる地域ですから、日本の公共交通政策における先駆的な政策を打ち出してもらいたい。今後導入が進むであろうAIについても、過度な期待はしていませんが、労働力は削減されるでしょう。とは言え、全て自動運転となるわけではありませんし、多様なサービスを求められる以上、やはり人が介在しなければなりません。そう言った意味で、公共交通における二種免許の意味・価値を見出していくことについて、これは事業者の責務として行なっていくかなければなりません。

各役割を各々が果たすことで公共交通を再生し、それが本場の地方創生に繋がっていくものだということを申し上げて、本日の講演を終えたいと思います。ありがとうございました。

へとぎき はじめ

本稿は二〇一八年四月二四日に開催した連合北海道「地域公共交通を考えるPT」第一回講座の講演をまとめたものです。

文責・編集部