

公共交通の存続に苦悩する地方

高知県職連合会書記長

新土居 正志



加速する生産年齢人口の減少

高知県は1990年、全国で初めて「自然減」となった。全国の人口が自然減に転じたのは2005年。15年先行して少子高齢化が進行している。2022年の年間出生数は全国最少の3721人で、2010年に76万人だった人口は66万人（2023年11月時点）にまで減少した。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後も減少傾向は続き、2050年には45万人まで減少すると予想されている。

全国で比較した年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）の割合は、それぞれ43位、45位と低い。一方で老年人口（65歳以上）の割合は2位で、全国平均より7ポイントも高い。

交通政策は医療・福祉・教育政策である

この状況下で迎えた2024年問題。不採算を理由

に公共交通の切り捨てが進む地方は、極めて深刻な局面を迎えている。交通政策に詳しい戸崎肇教授（桜美林大学）は「交通政策は、医療政策であり福祉政策であり教育政策である」と提唱している。つまり運転手の担い手不足や残業規制に対しては、財政支援のほか、コミュニティを活かしたまちづくりと交通整備など、社会全般で交通政策を築き上げることが重要だという考えである。

不採算事業を「公」が担ってきた時代も変化し「公共でも儲けなければならぬ」という風潮がまん延している。民営化となれば、赤字路線を抱えては経営が成り立たないのだから、利用者の少ない公共交通は淘汰される。コロナ禍がエッセンシャルカーの重要性をその教訓として発信したが、この業界にはそれが活かされていない。公共交通やトラック（物流）の運転手はまぎれもなくエッセンシャルワーカーである。しかし、その社会的位置づけは欠如していると言わざるを得ない。

◆特集 極小社会がやってくる

コロナ禍で飲食店には手厚い助成があったが、交通・物流業界にはなかった。「赤字＝廃止」といった風潮を改め、公共交通や物流業界の評価と社会的認知を向上させることが重要だ。

手詰まりする地方の交通政策

しかし現状は厳しい。愛媛県との県境に位置する自治体では、民間のバス会社が貸切バスで稼いだ利益を路線バスの運行経費に充て、「地域の足」を守ってきた。利用者は少なくても、通院や買い物に利用する高齢者、隣町の学校に通う学生にとつてはなくてはならない存在だ。ところが、コロナ禍で貸切バスの利益が激減し、路線バスの維持がままならなくなった。そこで路線を有する3つの自治体が2020年から赤字補填を始める。その後、各自自治体が負担する交通関連予算の確保に苦悩することとなり、またぞろ「減便」「廃止」といった議論が繰り返される。地域交通存続の手詰まり感は否めない。移動販売車の存続も厳しい。買い物物に行きづらい世帯に生鮮食品や生活雑貨を届けるだけでなく、地域コミュニティの場としても貴重な役割を果たしてきた移動販売車も事業終了を余儀なくされている。高齢者の生活を維持しようと、採算度外視で頑張ってきた運営会社も、

「万策尽きた」と苦渋の決断をせざるを得なくなったのだ。買い物難民化の波が押し寄せる中、民間による運営に限界を感じながらも、自治体は新たな対策を見いだせないでいる。

交通税導入も一考の価値あり

先述した戸崎教授の言葉が身に染みる。この状況を克服する特効薬はないが漢方薬はある。それは、マイカー中心の交通行政から脱却し、公共交通や物流をエッセンシャルワークとして機能させ、そのことを通じた交通政策を地域住民の生活に直結させ、地域コミュニティを活かしたまちづくりを進めることだ。時間はかかるがこれしかない。

政府が進めるライドシェアや、自動運転などデジタル技術を活かした利便性の向上が、人口流出が止まらない地方の中山間地域で普及・定着するはずもない。国鉄分割・民営化に始まり、不採算部門を切り捨て、運転手には過酷かつ長時間労働を強いてきた国策が2024年問題を生み出したと言っても過言ではない。しかし、今日の政府は、「デジタル化への意欲」を「地方のやる気」に置き換え、過去の愚策の反省も総括もせず、自治体に責任転嫁している。



徳島県三好市では今年度より日中のバスが廃止され、地域限定で乗り合いタクシーが試験的に運行されている。

交通政策への投資に関しては、交通税の導入を一考してもよい。相当の反発は予想されるが、公共交通を住民が考えるきっかけになるというだけでも提案する意義はある。買い物難民や通院難民を他人事と捉えるのではなく、住み慣れたまちで暮らし続けたいという思いを、地域全体、いや自治体や国レベルで支えあう仕組みづく

りが求められているのではないだろうか。

運転手の労働条件改善は絶対条件

運転手不足の対応に関しては、何はともあれ「労働条件の改善」だろう。大幅ペアを獲得した24春闘も、交通・運輸産業は苦戦を強いられた。「無い袖は振れない」というわけだ。価格転嫁が難しいこの業界の特性も相まって、公共交通やトラックの運転手確保は困難を極めている。

1日のうちに繁閑の差が大きい運転手。例えば中山間の路線バスの場合、利用客の多い朝夕は繁忙だが、昼間は便数が激減し待機時間が長い。しかし、待機中の賃金は支払われないケースが多い。またトラックの運転手は、荷積みに関する報酬や長時間にわたる「待ち時間」の短縮が大きな課題である。解決するためには、「交通政策に対する財源措置とあわせて、人や物の「移動」の重要性を、私たち一人ひとりが理解しなければならぬ。「移動」の身体的・精神的・社会的健康への影響は計り知れない。あらためて、公共交通や物流に関する今日的評価と社会的認知の向上促進により、2024年問題と真剣に向き合うことが求められている。

(しんどう まさし)