

## 【巻頭言】日本の公共交通の将来は明るくない

板谷和也 Itaya Kazuya

### 最も重要な交通手段としての自動車

改めて述べるまでもなく、交通は全ての人間活動の基礎である。現代の生活で求められる衣食住の水準を実現させるためには、高度に発達した交通機関が不可欠である。工場で作られた製品や農産物を小売店や住宅に運ぶなければ、商売も生活も成り立たない。経済成長度の高い国や地域では例外なく各種交通機関が発達しており、人と物の円滑な移動が可能である。

各種、というが、人間の生活に最も欠かせないのは、自動車と道路である。経済状況の厳しい国では道路が十分に整備されていない傾向がある。自動車は他の交通機関と異なり、出発地と目的地との間を直接移動することができるので、渋滞や駐車場不足などの問題がない限り、ほとんどの人が自動車を交通手段として用いる。

2021年秋に実施された都市交通特性調査では、地方都市圏における自動車の分担率が平日61%、休日76%であった。地方部では半数以上の人が自動車で移動しており、公共交通の利用は平日6%、休日3%と非常に少ない。三大都市圏の公共交通分担率が平日27%、休日16%であるのとは大きく異なる。

こうした数値から言えるのは、地方部では実質的に自動車がないと生活できない状況に近いということである。通勤も通院も買い物も、運転できない家族の送迎も全て自家用車という世帯が大半であり、そのことを疑問に思う機会もないというのが一般的であろう。

### 人手不足とその原因

地方部に限らず日本の公共交通は、利用減と人手不足でサービスレベルの低下が懸念されている。しかし、自家用車で移動に不便がない地域では、公共交通の問題は他人事と感じる住民が多く、問題の解決に向けて広く議論がなされている事例は多くない。

しかし、自動車でしか移動できないというのは、地域のあり方としてあまり良いこととは言えず、むしろ、移動の環境として貧しい部類といえる。自分で自由

に使える自動車がないとどこに行くにも不便というのでは、たとえば高齢になり運転に不安を覚えるようになってからも簡単には免許を返納できない。

こうした状況の改善のためにも、公共交通はもっと便利になる必要がある。実際に欧米の多くの国で公共交通の改善が進んでおり、日本でもできないことはないはずだが、実際には鉄道・バス・タクシーなど様々な交通機関で人手不足によるサービスレベルの低下が始まっている。

人手不足が起きるのは、需要が多い業界でサービス供給が不足している場合であるが、この問題の解決には、サービスの価格を上げて労働者の待遇・賃金を改善することが最も直接的に有効である。しかし日本の交通業界では、一般にこの方法で問題を解決するのは難しいと信じられている。なぜか。それは、日本国民の多くが、交通に対してなるべく費用負担をしたくないと考えているからである。

ネット通販では欲しいものの合計金額が送料無料でわずかに足りない場合、少額の商品を追加して送料無料にする。ショッピングセンターや公共施設の駐車場で、無料で停められる時間が決まっている場合は、有料になる前に帰るようにするだろう。そもそも、駐車場を有料にするとクレームがつくという話すら聞く。バスの運賃はなるべく安く、できれば無料で乗りたいという利用者は、特に高齢者に多い。タクシー運賃も高い、だからなるべく自家用車で移動するのだ、とも言う。

移動や輸送に対する国民感情はこのようなものである。これが、交通企業の収益が増えず職員の賃金を上げられない原因であり、つまりは交通における人手不足の根本的な原因である。

加えて、長期的には省力化と自動化が進み、車両の運転に関わる仕事については人間に代わってAIが主要な役割を担うことが見込まれる。将来の見込みが明るくない業界に進んで就職する若者はただでさえ多くない。そのうえ給与が全業種平均を下回り、長時間労働になりがちだとすれば、よほどの改革を行わない限り、労働者が不足するのはかなり以前から予測できていたことであろう。

## 公共交通を維持・発展させるには

欧米では公共交通は営利事業として成立しないということはよく知られている。日本と同様に、モータリゼーションが進行して公共交通の需要が減少したことが主因であるが、欧米は公共交通の再評価と活用を進め、公的支援を入れつつ都市計画やまちづくりとの連携で、公共交通で移動しやすい状況の構築に努めている。

日本は、欧米と比べると高密度な都市構造で人口も多く、そのために公共交通が営利事業として成立してきたが、いよいよこれまで通りの方法を続けることが困難になり、公的支援を前提としたビジネスのあり方へと変化せざるを得ない局面が増えてくるということであろう。もちろん、先に述べた国民の姿勢が変化して交通や輸送に適切な対価を支払う人が多数を占めるようになればまた別だが、そうした変化が起きる可能性は低い。

交通に対する費用負担について冷淡な日本国民だが、自動車には高額な支出を続けている。欧米における公共交通に対する公的支援では、企業課税やエネルギーに対する課税による税収の活用事例が少なからず見受けられる。日本でも公共交通の維持を本気で目指すなら、公共交通の利用者にのみ負担を求める現状の枠組みからの大きな転換が必要である。これを実現しない限り、日本の公共交通は縮小の一途であり時代の流れに即したサービス改善も見込めない。

道路以外の交通が不便な国は、一般に先進国とはいえない。日本はその方向にまっしぐらに進んでいるように見える。この危機的な状況に、国民全体として意識を向ける必要があるのではないかと。

いたやかずや  
板谷和也 氏

流通経済大学経済学部教授



2005年東京大学大学院新領域創成科学研究科環境学専攻博士課程修了。博士（環境学）、技術士（都市及び地方計画）。同年横須賀市都市政策研究所研究員、2006年財団法人豊田都市交通研究所、2008年一般財団法人運輸調査局を経て2015年より現職。著書にローカル鉄道の活性化、運賃政策、財源等の研究に携わる。『地域公共交通政策の新展開』（勁草書房・2022、共著）、『地域モビリティの再構築』（薫風社・2021、共著）など。国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」委員として提言を行う。2014年11月、日本の鉄道全線完乗。