

人手不足時代において住民の足を確保するためには何が必要か

報告者 近藤宏一(立命館大学)

はじめに

日本国憲法は生存権を保障している。そして、人間が生存するためには一般に、自分が移動するか、他人またはものを移動させるかをして、生存に必要なものやサービスを入手する必要がある。「交通権」の保障が必要とされるゆえんである。

しかし、その移動を保障する条件は今日たいへん厳しくなっている。特に、マイカーに頼ることができない人の足となる公共交通は、近年悪化している人手不足によって、乗客がいるにも関わらず路線や運行本数を維持できない事態が生まれている。これは、乗客減少によって採算がとれなくなり、減便・廃止に至るといった従来の状況とは異なっており、例えば自治体等が財政的に支援したからといって必ずしも支えられるとは限らないという困難が生まれてきている。

これまで公共交通の維持・拡充を求める住民運動は、多くの場合事業者の経営努力と自治体の補助を要求することで、自分たちの足を守ろうとしてきた。しかし、以上のような状況のもとで、従来のような要求運動だけでは、交通権の保障を実現していくことが難しくなっている。そこで本研究では、まず地域住民の交通権を保障するという場合に何が重視されるべきかを検討し、それをふまえて住民がどのように考え、どのような取り組みを進める必要があるのかを明らかにする。

1. どのような交通を保障しなければならないか

交通の問題を考える際に、バスや鉄道という交通手段から発想しがちである。しかし、交通は本質的に派生需要であり、何らかの移動目的があって始めて交通の需要が発生する。逆に言えば、移動目的であったものが移動なしに達成されるのであれば、交通は不要になる。例えば、自宅にいながらストリー

ミングで映画を見ることで満足すれば、映画館に行くための交通は不要になる。

この観点からすれば、人手不足時代においては、マイカーなどの自家輸送によって支えることができず、かつ移動を伴わない他の手段では代替できない移動を実現するための交通が、公共交通によって優先的に保障されなければならないことになる。具体的には、自動車の運転ができず、マイカーの入手も困難な条件にある人の、通勤、通学、通院、買い物、交流など優先度の高い移動を保障することが、まず考えられなければならない。

従来、環境負荷の大きさや事故の危険から削減されるべきとされてきたマイカーであるが、電気自動車の普及や自動運転技術の投入による安全確保機能の向上によって、今後こうした問題が緩和される可能性がある。だとすれば、こうした技術の普及促進を前提として、公共交通によって保障すべき交通をある程度限定することで、それを確実に保障していくことが必要になっている。

2. 多様な移動手段の導入

またあわせて、従来の交通手段とは異なる移動手段を用いることで、人手をかけずに交通を保障していくことも考えられる。例えば、「グリーンスローモビリティ」と言われる小型の乗り物は、自動運転で少人数を短距離輸送することができる。低速であるので、事故の危険も少なく、乗り降りがしやすいので高齢者などの輸送にも向いているといえる。あるいは、長崎市などが導入している斜面輸送システムは、斜めに動く屋外エレベーターとも言うべきもので、日本に多い傾斜地の住宅地における交通の確保に役立っている。さらに、ボリビアの首都ラパスで拡大している都市型ロープウェイなども参考になる。

他方、地方の首長などが期待しているライドシェアは、持続性に難点がある。一時的に、プロドライ

バーの不足をライドシェアのドライバーでカバーできたとしても、高齢化や人口減少によって運転者自体が減ってしまえば、ライドシェアのドライバーに手を挙げる人も減少することが危惧される。

3. 住民に求められることは何か

以上のような状況のもとで、住民自身に求められることは、自分たちの様々な移動のなかで、マイカーなどの自家輸送に頼ることができない、公共交通が必要な移動がどのようなものか、を鮮明にしていくことである。つまり、どのような交通を権利として保障していくのかについて、住民自身が考えることである。逆に言えば、従来交通が必要だと思われていたことについても、交通として保障していくことが本当に望ましいのか、を問うていくことも必要である。体調が悪いのに、暑い夏、寒い冬に通院するためのバスよりも、訪問看護や往診を充実させた方がよいかもしれないのである。

またこうした検討の際には、従来のバスの路線などにとらわれず、ほんとうにいま必要な移動と、それを支えるためにはどのような交通手段の配置が必要なのか、をあわせて検討する必要がある。

4. 自治体に求められること

活性化法の改正によって公共交通計画を作ることが望ましいとされたため、多くの自治体で会議体が設置され計画策定が行われている。しかし、住民の移動実態や要求をふまえないまま、コンサル業者の作文を追認するだけの会議になっているところもあるのが現実である。実質的な議論をしている場合でも、コミュニティバスの利用者増ばかりが過大になっていたりもする。そして、補助金は出すものの、その有効性が十分に検証できていない場合も少なくない。

そうではなく、行政が住民の実態を把握し、住民自身が自らの交通要求を鮮明にするための場づくりを行うことが必要である。そこで鮮明にされた要求に応えることで、乏しい財政からの交通への支出をほんとうに有効なものにすることもできる。一例と

しては、無料だが不評だった村営バス（コミュニティバス）を廃止し、有料だが住民の必要に応えた村営デマンドタクシーを開設することで有効性を高めた京都府南山城村の事例がある。

おわりに

以上の検討は十分な実証に基づくものではなく、現状と課題に対する一般的な解答例を示したものとどまっている。今後実践の進んでいる地域等での調査も含め、人手不足時代の地域交通のあり方や、人手確保の方法について、さらに検討を進めていく所存である。