

# 公共交通を支える人について考えませんか

広島県廿日市市在住 中田裕一

Email ganmo@ms3.megaegg.ne.jp

## はじめに

全国大会開催地の広島は、かつて3Bの街と言われたことがありました。Bridge と Branch そして Bus。橋とバスの多い支店経済の街が広島です。昨年夏に開業した路面電車の駅前大橋ルート。稲荷町交差点は、春に開業する循環ルートと駅前大橋ルートが交差するダイヤモンドクロスで注目されています。その稲荷町交差点は、路面電車だけでなく路線バスにとっても重要な交差点です。私は20年ほど前に、たった1回の信号サイクルで広島駅方向から八丁堀方向へと、なんと17台ものバスが右折するのを目撃したことがあります。ラッシュ時間帯は、各方面からの路線バスが集中する。それが稲荷町交差点でした。

## 1. 現在の稲荷町交差点

駅前大橋ルートが開業したころ、稲荷町交差点を映すライブカメラが設置されていました。その映像をよく見ていたのですが、平日の朝8時過ぎからの30分間が最もバスの本数が多い時間帯で、それでも1サイクルで6台程度の通行量でした。バス協調・共創プラットフォームひろしまの取り組みで重複するバス路線の再編が行われたこともありますが、そもそもの運行本数が減っているのです。それは全国各地と同様に、バス運転手が不足しているからです。

## 2. 不足するのはバス運転手だけ？

バスを見かけると、その最後尾には必ず「運転手募集」と書かれた求人のお知らせが貼ってあります。これは広島だけでなく、全国各地共通の課題です。でも足りないのは運転手だけなのでしょうか？ローカル線に乗っていると、線路には雑草が目立ち、車体にも線路脇の木々から伸びた枝がカタカタと当たります。昨年、伯備線では倒木による遅れや運休が多いと報道されました。樹木伐採など、保線作業が追いつかないのです。この原稿を書いている時も「JR四国 予讃線が日中に線路の保守工事で運休 人手不足対策」のニュースがありました。危険を伴う夜間作業や、悪天候時も線路巡検する保線作業員は、まさに裏方です。それだけではありません。車庫で油で手を汚しながら整備を行う係員もいます。不足しているのはバス運転手だけでなく、それら全て、交通に携わる全ての部署で著しい人手不足なのです。物流を根底から支えるトラックドライバーやタクシーも人手不足です。

## 3. なぜかあまり語られない交通労働者の不足

人と環境にやさしい交通をめざす全国大会は、今回で12回目を迎えます。交通に関する会議や会合は、本大会だけではなく土木計画学会や都市計画学会、交通権学会や日本モビリティ・マネジメント会議など多彩に開催されています。しかし、都市交通やローカル交通、そして新技術や交通政策などのテーマは目立つものの、交通労働の実態や課題について語られることはほと

んどありません。コロナ禍でエッセンシャルワーカーという言葉が浸透しました。緊急事態宣言で不要不急の外出を控えるように求められたとき、医療関係者など社会を支える労働として光が当たりました。交通労働に対しても、理解は深まったのかもしれませんが、しかし、それ以上の深掘りはなされなかった。それはなぜでしょうか？それは、各事業者の雇用者としての範疇であり、いわば最大のコストでもある人件費について、あまり口出しされたくないという部分。そして労働組合としても、過度な待遇改善要求で企業経営に影響が出ることを考慮したほか、過去にあったようなストライキを行う事が許されない世相などがあったのかもしれませんが、しかし、最大の理由は世間の無関心ではないでしょうか。

#### 4. 交通労働を若者に勧められますか？

減り続ける交通労働者。そのために、路線バスは減便縮小、そして廃止。一方で、免許返納などで移動弱者は増加しています。農林水産省の資料によれば食料品アクセス困難人口は、65歳以上人口の25.6%で、全75歳以上人口の31.0%もいます。食べ物を買に行くこともできない人ということです。もはや、企業努力で解決できる範囲は超えました。公共交通を維持するためには、交通労働者は必要です。物流も同じです。いま、交通労働のイメージは長時間拘束、早朝から深夜までの不規則な労働、低賃金、暗い先行き、そして重い責任。さらに、自動運転により不要となる未来。若者は交通労働を選択しませんし、交通労働を生涯の仕事として勧めることもできません。

#### 5. 胸を張って交通労働を選べる仕組みをつくりましょう。

上下分離という言葉があります。公共交通で言えば、車両や施設などは公共が所有し管理。一方で運行については事業者が責任を持って行います。その「上」の部分から人件費を切り離して交通労働に携わるエッセンシャルワーカーを社会で雇用する仕組みはできないでしょうか？責任は伴うものの、安定した雇用と賃金や将来の補償などを確保して、誇りを持って社会のために働く選択ができる仕組み。この危機的な人手不足。これはまだ本当の危機の入口です。50歳以上の比率が高いバス運転手。そしてコロナ禍で大きく減った出生率。この先、就職氷河期世代には想像もできないほどの人材奪い合いが始まります。もはや、待ったなしなのです。

#### おわりに

YouTubeで海外の路面電車の動画、特に運転台からの前方映像を眺めるのが大好きです。そこに映るトラムの運転士やバスの運転手、沿線で働く人々。見ていて常に感じるのは、海外の人々は楽しそうに仕事をしているなあということです。一方で日本の交通労働者は、歯を見せてはいけない。あくびをしてはいけない。様々な「してはいけない」だらけで可哀想に見えてしまいます。さて、どちらがよい仕事をするのでしょうか？日本の公共交通が正確に運行されていることに世界は驚いています。でも1分遅れたら「遅れまして申し訳ございません」って、ちょっと悲しくないですか？

若者が笑って働ける、胸を張って選択できる仕事にしないと、いずれ公共交通は消えてしまいます。