

第3回 持続可能な社会の実現に 向けた交通政策検討小委員会

2024年11月29日

立教大学

首藤若菜

主な内容

- ①マルチスキル化（基本方針A・目標2・新政策2－①）
- ②連携協働による効率化（基本政策A・目標3・新政策3－②）
- ③女性・高齢労働力の活用（基本政策A・目標3・新政策3－②）
- ④持続可能な運賃体系（基本政策B・目標5・新政策5－②）

地方の交通運輸業の労働現場で

人口減少、デジタル化等→事業の持続可能性に揺らぎ

→当該企業や団体の収益低下、業績低迷

→雇用の縮小、賃金水準低下、非正規化の進展

；給与は増えないのに、人員削減が進み、業務負担が増す

；正規・非正規間の不合理な格差が露呈する

→人材確保が困難

→明るい展望が見えない、将来の雇用への不安

①インフラ機能を担う労働者として

- ・ 交通運輸は社会・経済インフラであり、各地域に根付いてきた業界である。その機能の幅を広げ、生かしていく

- ・ 特定のスキル獲得を目指すというよりも、複数の事業にまたがる多様な職業を担い、地域を支える人材を育成する

複合的な仕事、より高い責任が求められる代わりに、より高い水準の賃金を獲得し、持続可能な雇用を確保する

- ・ 「ジョブ」ではなく「機能」を果たすこと重視

①インフラ機能を担う労働者として

例えば、すでに以下のような取り組みがある

郵便局は、既存の郵便事業や金融事業のみならず

地方公共団体事務の包括受託協定の締結

行政サービスの代行

コミュニティセンターに移転して管理、図書館管理を受託

JR駅と郵便の窓口業務の一体化

高齢者の見守りサービス

・・・などを行っている

①インフラ機能を担う労働者

- ・交通運輸業の中でのマルチスキル化
貨客混載、トラック・バス・タクシーのドライバーシェア
→すべてのドライバーがトラックはバスを運転できるわけではない

- ・業界の垣根を超えたマルチスキル化

例) ラストワンマイルの配達：輸送、地域ネットワーク（信頼）

—高齢者宅への生活支援・健康管理

—介助・介護（介護士資格を取得、介護労働力不足への対応）

—ITサポート、情報提供（情報格差の縮小）

→こうした複合的な職業の価値を高める仕組み

例：新たな職業資格の設立やマルチな資格証の発行等

②連携・協働の強化

人口が減少した地域においては、複数の企業がそれぞれ事業を営み、競争してシェアを奪い合うよりも、連携や協働を強化したほうが生産性が高め、人手不足に対応でき、環境に配慮（例：CO2削減）した事業を営める場合がある。

例）宅配事業者

地域を特定し、一定程度の独占・寡占を認める一方で、安定的なサービス供給やインフラ機能の維持などの義務を課す

③女性労働者・高齢労働者の「活用」

労働力人口が減少していくなか、女性労働者と高齢労働者の比率を上げていくことが必要となる

- ・女性労働力：交通運輸業は多くが男性職種である

例) 自動車運転従事者 96.0%が男性

鉄道運転従事者 95.8%が男性

(総務省『国勢調査』2020年)

- ・高齢労働力：既存の従業員が高齢もなっても働き続けられる職場づくり、定年後・役職定年後に地元に戻りたい人の雇用の受け皿となるように

③女性労働者・高齢労働者の「活用」

女性の採用や定着においては「労働時間」が重要な要素

- ・長時間労働が女性の定着にマイナスであることは様々な研究で指摘
 - ・女性転職者が重視することは「賃金が高い」ことと同等、もしくはそれ以上に「勤務時間、残業時間の面で家庭生活と両立しやすい」がある（JILPT「女性活躍と両立支援に関する調査」2020年）
 - ・高齢者の希望する働き方は「短時間勤務で会社に雇われたい」が突出して多い（JILPT「60代の雇用・生活調査」2020年）
 - ・さらには若年層も「労働時間・休日・休暇」を重視（JILPT「平成30年若年雇用実態調査」）
- ➡長時間労働の是正、短時間労働者でも就労できる環境づくりは労働力確保のために重要
- ・こうした働き方を推進するために、意思決定の場に女性登用を

④持続可能な運賃体系

持続可能な運賃体系の構築—自動車貨物輸送事業を事例に

- ・ 現行の運賃体系（標準的な運賃）
輸送にかかる経費：変動費（燃料費等）＋固定費（車両償却費等）
を年間労働時間（年2086時間）で除して単価（距離・時間）を算出
→貨物量には波動があるなか、年2086時間以上働かないと
固定費を回収できない。実態として、年間もれなく貨物があるわけではないため、赤字になる。

④持続可能な運賃体系

- ・ 契約期間の長期化

例えば1年契約（実態とそれほどズレていないのではないか）

- ・ 2層型の運賃体系

基本料金（運んでも運ばなくてもかかる固定費分）

+ 従量料金（運んだだけかかる変動費分）

- ・ 荷主にとってのメリット：物流の安定、直接契約することで中抜きが起きない分安くなる

- ・ 貨物が少ない時に他の荷物を運べるようにする仕組みも必要

➡社会・経済インフラにおいては持続可能な体制づくりが肝要