

(第3種郵便物認可)

サイ・テク 知と技の発信 こらむ

【567】

埼玉大学・理工学研究の現場

近頃、埼玉県内でも路線バスの廃止や減便のニュースをよく耳にするようになりました。主な原因は運転手不足ですが、その背景には輸送人員の減少によって十分な収入を得られず、賃金や労働環境を改善しづらい事情があります。

これまで路線バスの多くは、民間企業がビジネスとして運営してきました。そのため住民も行政も、交通事業者に要望を出すことはあっても、どのように収入を集めてどのような公共交通を維持すべきか主体的に考えることは少なかつたように思います。しかし民間企業に任せる時代は終わりを迎えたところなのです。実際、法制度が整備され行政が主導することが増えました。補助金を交付したり、自治体主導でコミュニティ

路線バスの輸送人員は1960年代末をピークに減少し、今や半分にも達しません。主な要因はマイカーの普及ですが、近年は人口も減少しています。また屋内娯楽やネットショッピング、テレワークなどの普及を背景に1人当たりの移動も減少しています。そしてコロナ禍は、ますます公共交通の利用者を減らし、もはや以前の利

公共交通の行く末を考える 須ヶ間 淳助教

バスを運行したりする場合もあります。ただしその原資は税金です。私たちが市民一人一人が公共交通をどうするべきか、その将来像を真剣に考える必要があります。

私は、主に大都市圏郊外部に着目し、公共交通網のあるべきカタチと運賃を研究しています。ここではより長期的な将来を見据えた議論の観点として、二つご紹介します。

一つは、サービス水準と負担のバランスという観点です。一般に「好きな時に好きな場所に安価に移動できることが幸せだ」と考えられています。そのような社会を維持するには莫大（ばくだい）なお金が必要です。その莫大なお

金は、運賃もしくは税金、あるいは別の形で利用者や住民が負担することになります。そのため私たち一人一人が、必要な水準と、負担できる金額をてんびんにかけて考える必要があります。

もう一つは、オンライン化により移動の重要性が下がる可能性があります。今後は大抵の用事がオンラインで済むようになるでしょう。その時、より力を入れて整備すべきは通信インフラやオンラインサービスかもしれません。今後は公共交通と通信インフラをてんびんにかけて考える必要があるかもしれません。

より良い社会を創るための選択肢を増やすべく、今後も精力的に研究を行ってまいります。



すがま・あつし 1995年生まれ。2021年3月東北大学大学院修了。修士(工学)。富士通を経て、22年11月から現職。専門は土木計画学。