

都市公営交通の課題と取り組み



東京交通労働組合
副執行委員長 古谷野幸夫

- 1979年4月 東京都交通局に入局
- 2009年4月 東京交通労働組合十号乗務支部長
- 2015年3月 東京交通労働組合電車部書記長
- 2019年3月 東京交通労働組合副執行委員長

東京都交通局（地方公務員）の賃金

特殊な勤務形態

都営交通事業（地下鉄・バス・都電・発電） 略年表

1911年 8月 1日	東京市電局開局（公営路面電車）営業開始
1924年 1月 18日	（東京）市営バス営業開始
1957年 12月 22日	多摩川第1発電所運転開始
1960年 12月 4日	都営浅草線営業開始（押上～浅草橋）京成電鉄と乗り入れ開始
1967年 12月 10日	都電撤去開始～72年まで
1968年 12月 27日	都営三田線営業開始（志村【現高島平】～巣鴨）
1974年 10月 10日	都電27系統と32系統を統合し荒川線となる
1978年 12月 21日	都営新宿線営業開始（東大島～岩本町）
1984年 3月 31日	都営バス・都市新バス営業開始（都01渋谷～新橋）
1991年 12月 10日	都営大江戸線営業開始（光が丘～練馬）
1997年 12月 24日	都営新宿線急行運転開始
2011年 8月 1日	東京都交通局100周年
2014年 3月 15日	全駅でエレベーターによるワンルートを確保

東京都交通局の事業 1



都心と近郊住宅地をダイレクトに結ぶ4つの路線

都営地下鉄は、浅草線・三田線・新宿線・大江戸線の4路線を運行しています。再開発が進んで東京観光の定番となった六本木、大規模なビルの建設が続く大手町や日比谷、オリンピック開催を控えて注目の集まる勝どきや月島など、刻々と変化する東京の街を沿線にもち、都心と近郊住宅地をダイレクトに結びます。



都心主要エリアを中心に広範囲をきめ細やかに網羅

都営バスは、区部中心部～下町地域、江戸川区の一部、多摩地域の一部で運行しています。東京、銀座、新宿、渋谷、池袋、上野、品川、六本木など都心の主要エリアを含む広範囲をきめ細やかに網羅しています



地域に愛され続ける唯一の都電

都電荒川線は東京に残る唯一の都電で、三ノ輪橋～早稲田間（12.2km・30停留場）を運行しています。地域の身近な足として長年親しまれ、沿線には、桜やバラなど花の見どころや歴史・文化に触れられる名所旧跡、生活感あふれる昔ながらの商店街など多様で魅力あるスポットが満載です

東京都交通局の事業 2



ひとと環境にやさしい新交通システム

日暮里・舎人ライナーは、コンピュータ制御による自動運転を行う新交通システムで、日暮里～見沼代親水公園間（9.7km・13駅）を運行しています。2008（平成20）年の開業以来、主に沿線の足として親しまれています。



上野動物園モノレールは、正式名称を「上野懸垂線」といい、日本で最初に開業したモノレールです。

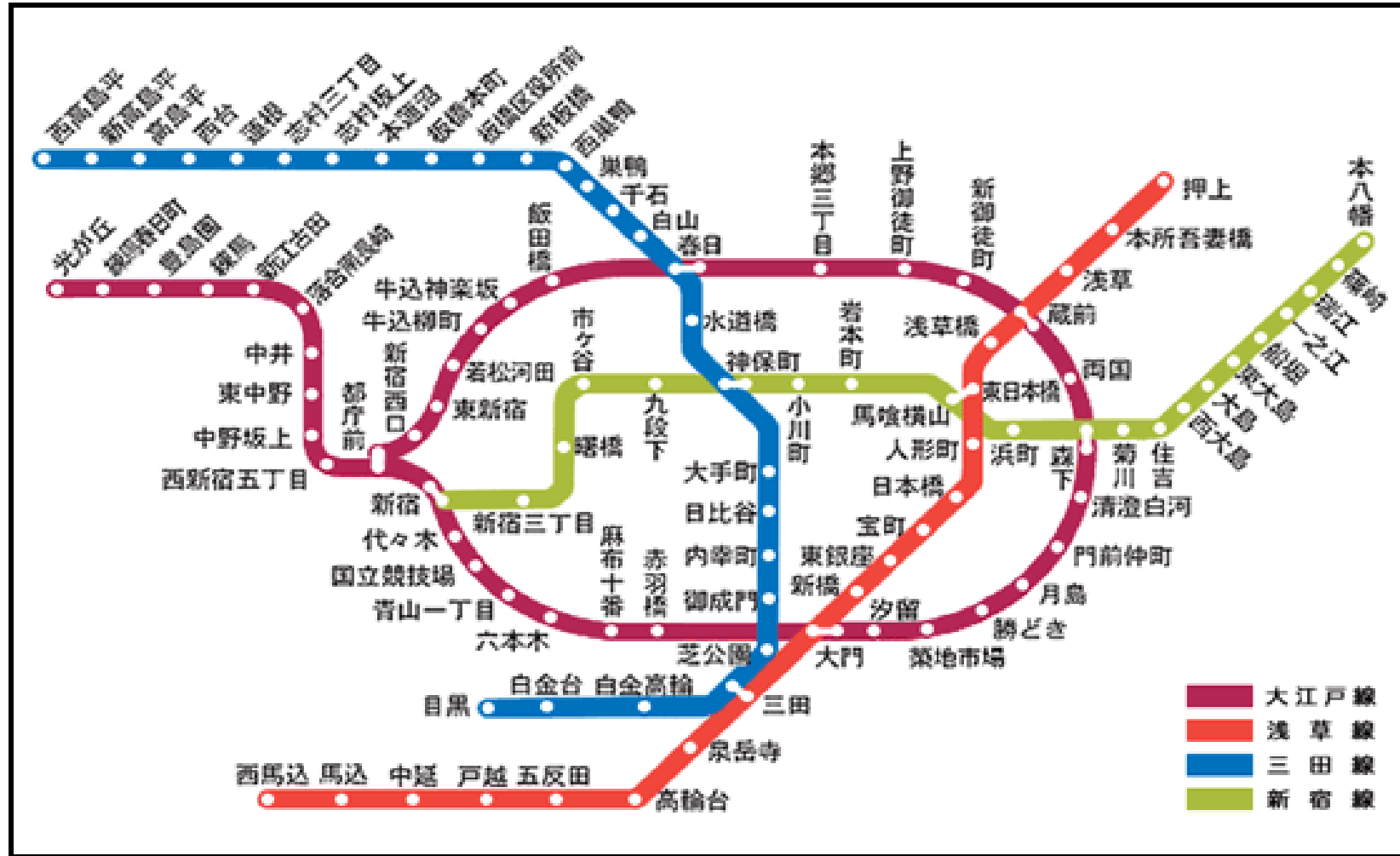
このモノレールは、動物園の遊技施設ではなく、鉄道事業法に基づく交通機関として東京都交通局の運営により営業運転を行っていました。（2019年11月1日より休止）



•交通局では、昭和32年以降、多摩川の流水を利用して発電した電気を電気事業者に供給する電気事業を営んでいます。現在、交通局が管理している水力発電所は、多摩川第一発電所と白丸発電所（西多摩郡奥多摩町）、多摩川第三発電所（青梅市）の3か所です。

•これらの発電所の最大出力は合計36,500キロワットで、1年間に発電する電力量は概ね一般家庭35,000世帯の使用量に相当します。

都営地下鉄路線図



都営地下鉄 各線の紹介



都営地下鉄浅草線・新宿線は運転士、車掌が乗務するツーマン運転。
ホームドアは新宿線が2019年度に全駅稼働開始、浅草線は4駅に設置されています。



都営地下鉄三田線・大江戸線は運転士のみ乗務するワンマン運転。
ホームドアは三田線が2000年8月10日、大江戸線が2013年4月27日全線設置済み



安全にご利用されるための管理・点検



都営地下鉄では、列車集中制御装置（CTC）を中心とした運行管理システム（PTC）の導入で、駅にある転てつ器と信号機を運輸指令所で集中的に制御し、列車の運行状況を監視しながら、列車の運転を能率的に行うよう運行管理を行っています。運輸指令所には、全線の運行状況を表示する「運行表示盤」を設置し、列車の動きが一目でわかるようになっています。



安全確保のためには、施設・設備が常に正常に機能していなければなりません。このため、車両はもちろん、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁などの整備作業を定期的に行っています



現在、浅草線の馬込車両検修場内において、大江戸線専用車両である12-000形車両の検査、修繕を実施しています。リニアモーターで走行する12-000形車両は浅草線内を自走できないため、日本の地下鉄で初めて導入した電気機関車（E5000形）により、12-000形車両をけん引し、大江戸線汐留駅から汐留連絡線を経由して、浅草線の馬込車両検修場まで回送しています。

地下鉄駅職員勤務予定表のイメージ

		1 (日)	2 (月)	3 (火)	4 (水)	5 (木)	6 (金)	7 (土)	8 (日)	9 (月)	10 (火)	11 (水)	12 (木)	13 (金)	14 (土)	
A		公	公	泊	明	泊	明	公	公	泊	明	泊	明	泊	明	
B		泊	明	公	公	泊	明	泊	明	公	公	日	日	泊	明	
C		泊	明	泊	明	公	公	泊	明	泊	明	泊	明	公	公	
D	泊	明	泊	明	公	公	泊	明	泊	明	泊	明	公	公	泊	
E	公	公	泊	明	泊	明	公	公	泊	明	泊	明	泊	明	公	
F	泊	明	公	公	泊	明	泊	明	公	公	日	日	泊	明	泊	

隔日交替勤務のイメージ（東京都交通局の場合）

	4	5		8	9												24	25		
1日目						8時30分～24時30分（16時間）														
2日目		5時～8時30分（3時間30分）																		

鉄道営業係員の業務内容イメージ（市ヶ谷駅）



地下鉄乗務職員勤務予定表のイメージ

		1 (日)	2 (月)	3 (火)	4 (水)	5 (木)	6 (金)	7 (土)	8 (日)	9 (月)	10 (火)	11 (水)	12 (木)	13 (金)	14 (土)	
1班		公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	
2班		明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	日	日	日	泊	
3班		泊	明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	日	日	日	
4班		日	泊	明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	日	日	
5班		明	日	泊	明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	日	
6班		泊	明	日	泊	明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	公	
7班		公	泊	明	日	泊	明	公	公	泊	明	日	泊	明	公	

乗務仕業のイメージ（東京都交通局の場合）

日勤仕業 出勤 6：45～11：30 退勤 15：15～20：50

宿泊仕業 出勤 12：00～14：30 退勤 9：30～11：50

仕業が日勤20～30仕業、泊りが20～50仕業あり、出勤・退勤は上記時間帯に入っている

キャリアプランについて



各事業經常損益（2014年度～2018年度）

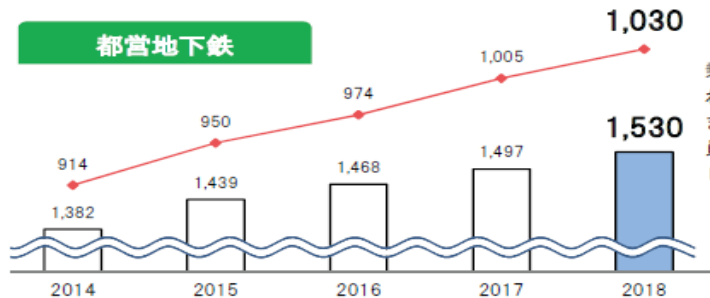
企業の恒常的な活動による損益で、本業の損益に財産収支や支払利息などを加えたものです

財務指標

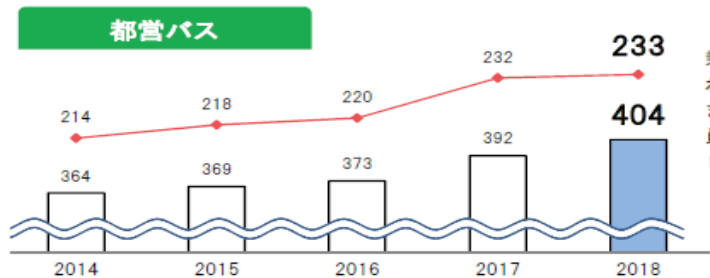
企業の経営活動の結果は決算に集約されます。交通局の経営状況を客観的に評価するため、決算の数値に基づいて、財務に関する指標を算定しました。指標については、安定した事業運営の基本である収益性の観点から選定しました。

営業収益（2014年度～2018年度）

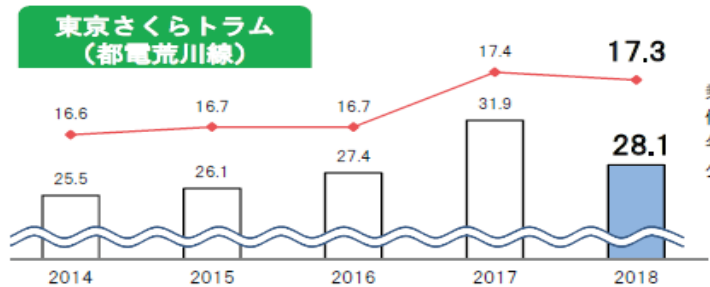
売上に相当し、乗車料、電力料、関連事業収入などが含まれます。



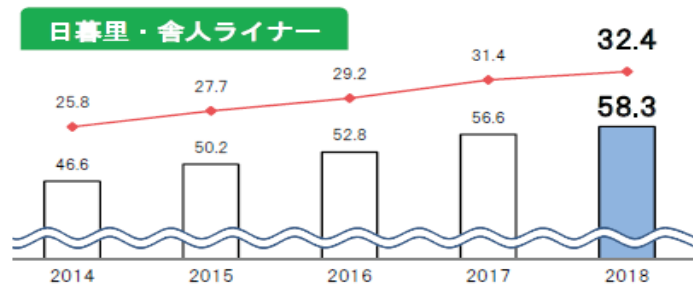
乗車人員は近年増加傾向にあり、それに合わせて営業収益も増加しています。2014年度と比較して、乗車人員は13%増加、営業収益は11%増加しています。



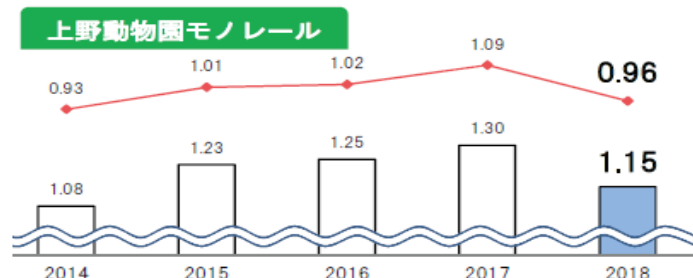
乗車人員は近年増加傾向にあり、それに合わせて営業収益も増加しています。2014年度と比較して、乗車人員は9%増加、営業収益は11%増加しています。



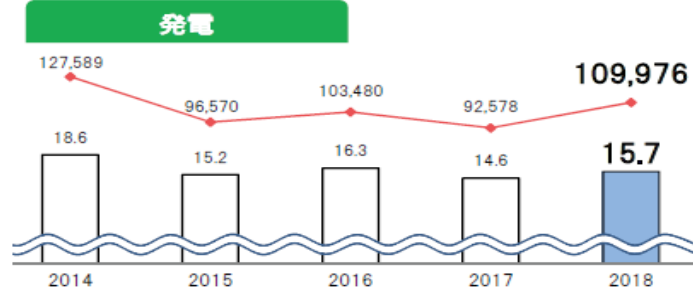
乗車人員・営業収益ともに近年増加傾向にありましたが、2018年度は前年度と比較して、乗車人員は0.6%減少、営業収益は12%減少しています。



乗車人員は近年増加傾向にあり、それに合わせて営業収益も増加しています。2014年度と比較して、乗車人員は26%増加、営業収益は25%増加しています。



乗車人員・営業収益ともに近年増加傾向にありましたが、2018年度は前年度と比較して、乗車人員・営業収益ともに12%減少しています。



ダム放流量の増減等により発電量が左右されることから、年度ごとの増減が大きくなっています。2018年度は前年度と比較して、販売電力量は19%増加、営業収益は8%増加しています。

東京オリンピック・パラリンピックの課題

- ◇東京オリンピックは 2021年7月24日～8月9日。
東京パラリンピックは 2021年8月25日～9月6日まで開催される
- ◇1964年大会時の交通インフラ整備 首都高速 東海道新幹線 羽田モノレール等が開通
- ◇2020年大会では新規路線の開通などはない。
- ◇昨年までは混雑している鉄道路線に観光客などが加わるため、更なる混雑が予想されたが、今後は感染症対策なども考慮しなくてはならない。
- ◇オリンピック・パラリンピック組織委員会より、競技期間中の増発などを要請されている。
- ◇オリンピック・パラリンピック組織委員会では交通需要マネジメント（TDM）に取り組み、－15%を達成するとしていた。自粛期間はこれを上回った。

新型コロナウイルスの感染拡大と都営交通について

1. 武漢在留邦人の輸送について（1月29日）

中国武漢からチャーター機で帰国した在留邦人の輸送について、東京都から東京都交通局に在留邦人の輸送依頼がありました。その時期は新型コロナウイルスの詳細がわかっていない中での依頼であったため、職員の感染をどう守るか、交通局（会社）と労働組合で議論をしました。結果として、輸送は中止となり現場に行くことはありませんでしたが、今後の対策に一石を投じた出来事でした。

新型コロナウイルスの感染拡大と都営交通について

2. 「ダイヤモンド・プリンセス号」の乗客輸送について（2月19～20日）

横浜に停泊中の「ダイヤモンド・プリンセス号」の乗客輸送の依頼がありました。乗客は14日間船室で経過し、PCR検査陰性、医師のメディカル検査も問題なしとされた方々です。輸送先も空港・駅であり、公共交通機関で帰路につく方々でした。

しかし、輸送への不安がすべて払しょくされたわけではないため、前回の教訓を生かし、乗務員については、本人・家族の意思を尊重すること、家族の中に妊婦・乳幼児・高齢者のいる方は除外することを、交通局（会社）と労働組合で確認しました。

現地では乗務員はマスクの着用を常時行い、乗客はバス乗車前にマスク着用・アルコール消毒・乗務員との接触禁止などを徹底しました。乗務員は帰着後、数日間の体調管理を、交通局として（会社）、また労働組合としても行っています。

新型コロナウイルスの感染拡大と都営交通について

3. 小田急新宿線での感染者の発生について（4月）

4月には小田急新宿駅で感染者が発生し、濃厚接触者がたいへん多く出ました。私たちも本来なら出勤の分散などに取り組みたいところですが、ダイヤにより人員配置が決定しているため、むやみに削減することができません。

このため、職場内での消毒などの徹底、集合研修の分散化、駅では出勤・退勤点呼の分散実施などを行っています。

東京都交通局の新型コロナウイルス感染予防対策

◇東京都交通局では、お客様との距離が近い職場が多く、お客様と職員の健康を守るために、新型コロナウイルス感染予防対策を行っています。

◇各職場では、マスクの着用・手洗いの励行を行い、それに加えて、本局などはテレワーク・分散出勤を行っています。

営業所などでは、駅の窓口・バス・都電の運転台、乗務員点呼台に、ビニールシートを張り、飛沫感染の予防に努めています。

◇現場ではマスク・消毒液の備蓄が底をつきかけています。現在、マスクなどを業者に発注していますが、綱渡りの状況です。



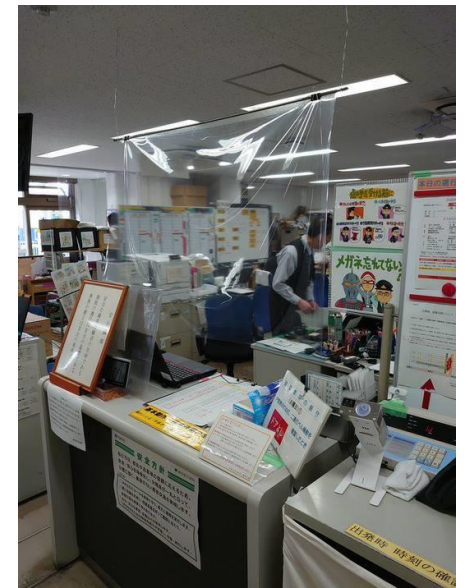
都バス運転台



都電運転台



駅オープンカウンター

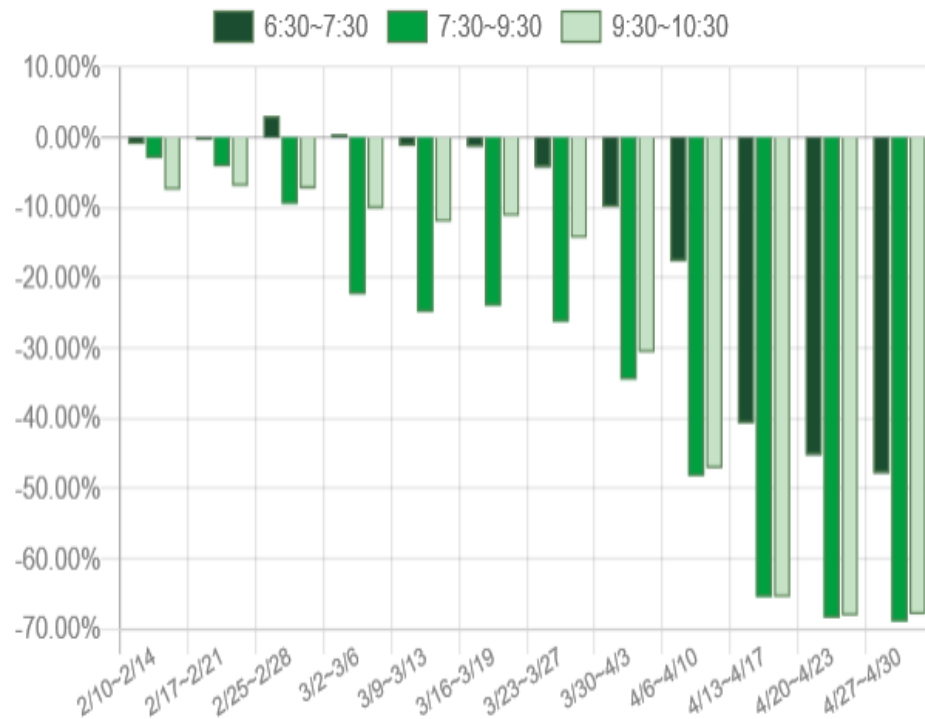


緊急事態宣言と都営地下鉄利用者の減少について

1/20~1/24の利用者数*の平均値を基準としたときの相対値

*都営地下鉄4路線の自動改札出場数

(注) 速報値として公開するものであり、後日確定データとして修正される場合あり



◇4月6日に発出された緊急事態宣言以降、朝ラッシュ時を中心に、大幅な乗客減少になっています。

◇このため、朝の列車は混雑が解消され、ダイヤ乱れがなくなりました。
その一方、4月上旬は定期券払い戻しなどが、非常に多く、今後の経営にも大変な影響があります。
東京の大手事業社はまだ耐えられますが、後述する地方交通事業社は存亡に危機に瀕しています。

公共サービス労働者として新型コロナウイルスに立ち向かう

1. 公共サービスを守る

都営交通の職員は、その仕事上、在宅ワークや大幅な出勤調整を行うことはできません。

日々感染の恐怖と隣り合わせで、現場の最前線で仕事をしています。しかし、職員から、そのことに対する不満や困難さについて、話を聞くことはほとんどありません。

なぜなら、都営交通の職員はみな、電車・バスがともに重要な都市のインフラだと認識しているからです。

「自分たちの仕事が都民の生活を守っている」

この意識で日々の仕事に携わっています。

公共サービス労働者として新型コロナウイルスに立ち向かう

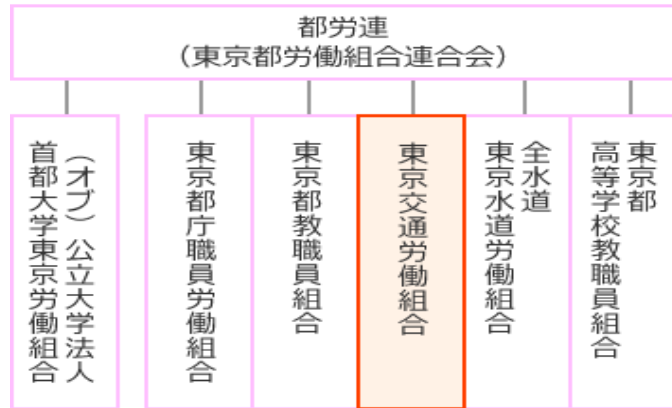
2. 今後の課題

- ①バス・路面電車ともに運転台がビニールで覆われているため、熱がこもりやすくなる
- ②マスクの着用、窓開けによる冷房能力不足など、乗務員・乗客の不快感の増幅や、熱中症などの危険性が高まる
- ③地下鉄でも窓開けを行うため、乗客の苦情が多くなる
- ④各庁舎内の密集を防ぐために、各種会議・職員研修の見直し、机・トイレの消毒など、感染防止を継続して行うことにより、大変な手間と困難がともなう

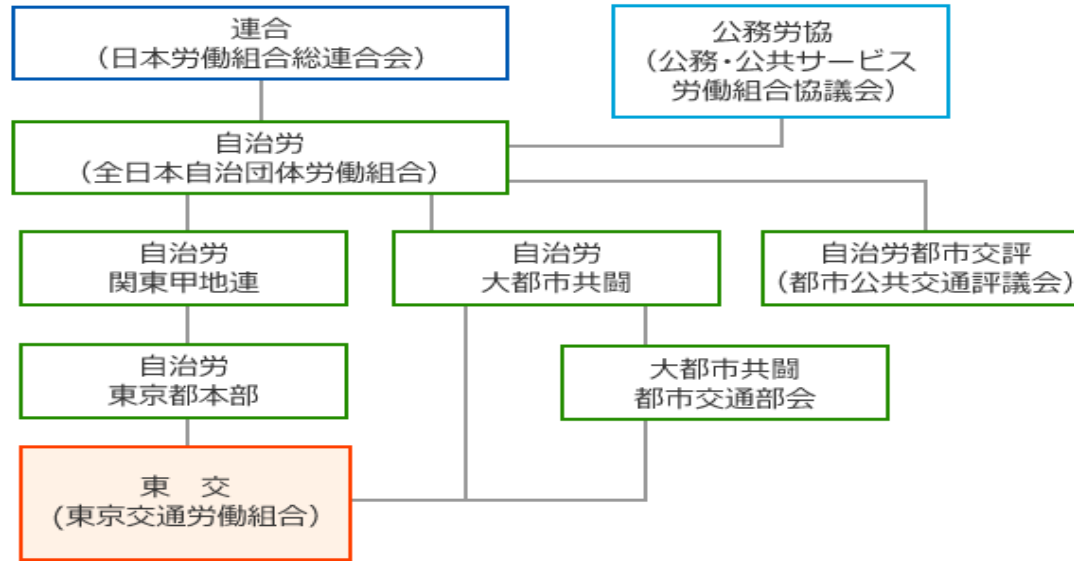
⇒労働組合としても、組合員やその家族から感染者を出さないことを目標に、交通局（会社）と連携を密にして、取り組んでいます

東京交通労働組合について

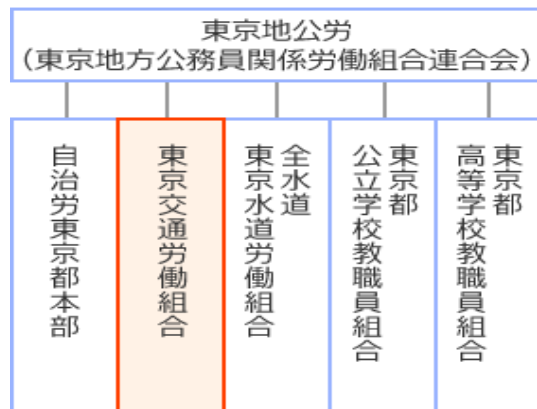
<都労連関係>



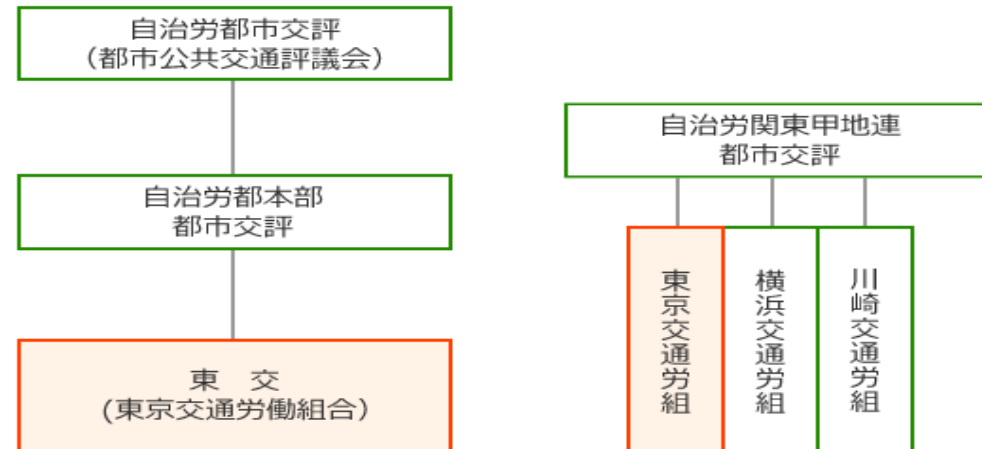
<自治労関係>



<東京地公労関係>



<自治労・都市交評関係>



人口減少と交通の確保

交通政策基本法の概要

【目的】 交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、**国民生活の安定向上**及び**国民経済の健全な発展**を図る（第1条）。

交通政策の基本理念等(第2条～第7条)

交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識(第2条)

【交通の果たす以下の機能の発揮】

- ・国民の自立した生活の確保
- ・活発な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

→ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上(第3条)

豊かな国民生活の実現

国際競争力の強化

地域の活力の向上

大規模災害への対応

環境負荷の低減(第4条)

適切な役割分担と連携(第5条・第6条)

交通の安全の確保(第7条)

国民等の生命・身体・財産を守る交通安全の確保については、交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等(第8条～第11条)

- ・国の責務（第8条）
- ・地方公共団体の責務（第9条）
- ・交通関連事業者等の責務（第10条）
- ・国民等の役割（第11条）

関係者の連携・協力(第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

年次報告等(第14条)

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)

理念を体現する基本的施策(第16条～第32条)

【日常生活の交通手段確保】(第16条)

離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要な交通手段の確保等

【高齢者、障害者等の円滑な移動】(第17条)

高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車・鉄道・船・航空機・旅客施設・道路・駐車場のバリアフリー化等

【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(第18条)

定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等

【我が国産業・観光等の国際競争力の強化】(第19条)

国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等

【地域の活力の向上】(第20条)

地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等

【運輸事業等の健全な発展】(第21条)

交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等

【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】(第22条)

大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等

【環境負荷の低減】(第23条)

温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等

【総合的な交通体系の整備】(第24条)

徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的・効率的な整備等

【連携による施策の推進】(第25条～第27条)

まちづくり施策との連携、国際交流の拡大や経済社会の発展に資する観光立国施策(外国語による情報提供等)との連携、行政・事業者・施設管理者・住民その他の関係者の連携・協働

【調査研究】(第28条)

交通に関する調査研究

【技術の開発及び普及】(第29条)

情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等

【国際連携確保・国際協力】(第30条)

日本の知識・技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等

【国民等の立場に立った施策の実施】(第31条)

【地方公共団体の施策】(第32条)

まちづくり等の観点を踏まえた交通政策の総合的・計画的推進

人口減少と交通の確保

富山市が目指す都市構造

2-4 富山市のまちづくりの基本方針

・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

<概念図>

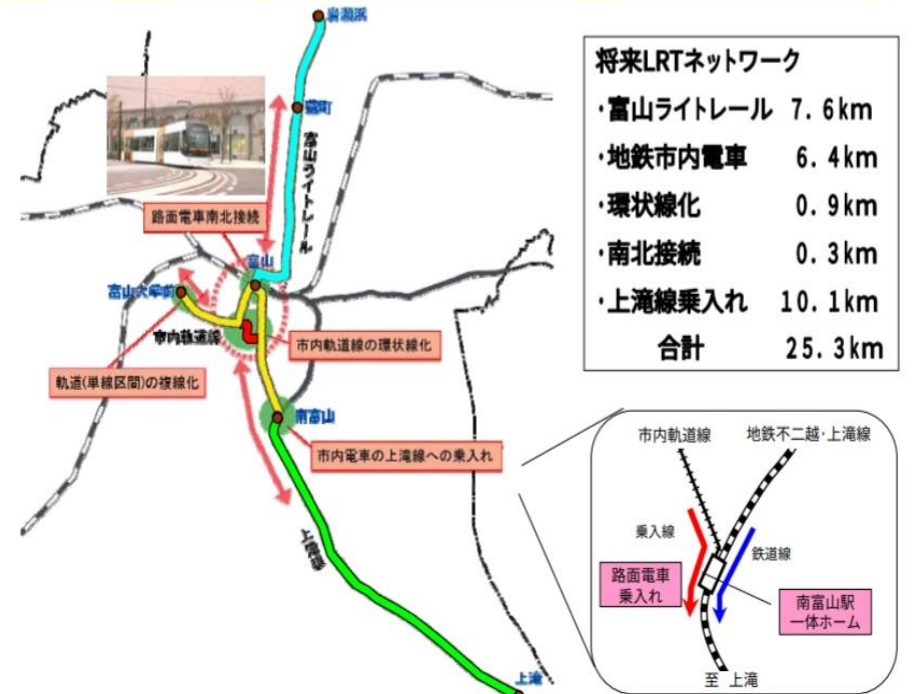
富山市が目指すお団子と串の都市構造

串 : 一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子: 串で結ばれた徒歩圏



3-3 将来LRTネットワーク構想

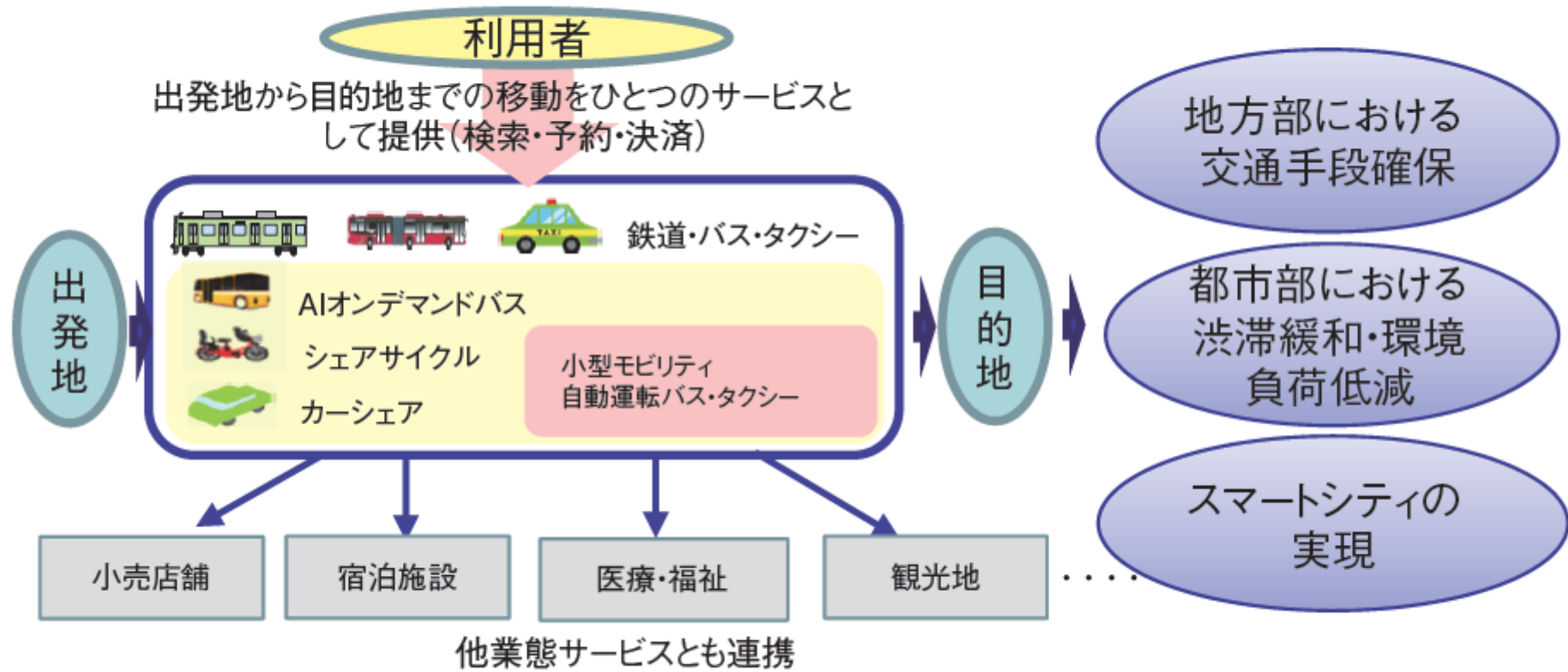
・富山ライトレールに続き、市内電車及び富山地方鉄道・上滝線のLRT化により、今後、富山市の骨格となる約25 kmのLRTネットワークを形成



将来LRTネットワーク	
・富山ライトレール	7.6 km
・地铁市内電車	6.4 km
・環状線化	0.9 km
・南北接続	0.3 km
・上滝線乗入れ	10.1 km
合計	25.3 km

人口減少と交通の確保

図表2-2-1-1 MaaS



資料：国土交通省総合政策局作成

全国の公営交通事業の状況

多くの職場で地方公営企業法が適用され、経営は、民間企業と同様に独立採算制
公営の地下鉄、路線バス、新都市交通のほとんどの職場が自治労に加盟

札幌市、函館市、青森市、八戸市、仙台市、東京都、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、高槻市、伊丹市、神戸市、松江市、宇部市、徳島市、北九州市、福岡市、佐賀市、長崎県、佐世保市、熊本市、鹿児島市の23団体

➤とくに、公営バスは、全国の状況からみるとごく少数
(全国の乗合バス事業者数は2,192で、内中小事業者は2,095) 国交省2016年交通の動向より

公営バスの経営状況は厳しく、約20年間で18団体が事業廃止、民間移管が進んだ

全国の公営バス事業の廃止等の状況

1999年 山口市
2003年 函館市
2004年 札幌市
2005年 荒尾市、岐阜市
2006年 秋田市
2008年 尾道市、三原市
2010年 姫路市
2012年 明石市、呉市、苫小牧市
2013年 鳴門市
2015年 熊本市、小松島市、岩国市
2016年 尼崎市
2018年 大阪市

計18団体



自治労は、

◇あくまで民営化には反対

- ・組合員の雇用と生活を守る
- ・市民の足を守る

職場の組合は、

◇事業を守るため厳しい選択を迫られている

- ・働き方の見直し
- ・賃金カット
- ・賃金水準の低い運転手の採用
- ・路線の民間委託など

民営化阻止にむけた課題

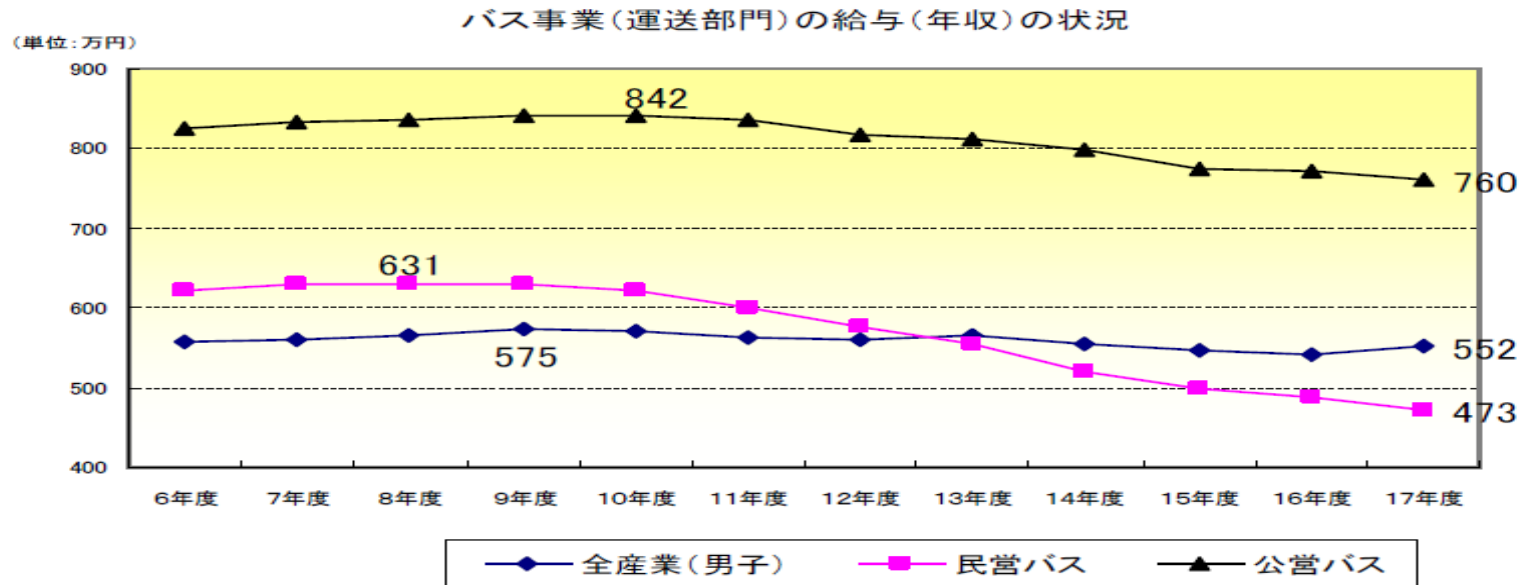
「公営は非効率。民間でできることは民間で」という議論とどう向き合うか

1) 公営は、賃金水準が高い

- 公営バスの賃金水準は低下している。（これまでは自治体準拠であった）
- むしろ民間バス運転手の賃金水準が、全産業の平均を下回っていることが問題
- 優秀な人材を確保するためにも適正な賃金水準の検討は必要

乗合バス事業の人件費の推移

事業者本体の人件費削減と、分社化・管理の受委託等によって、経費の節減が行われてきた。

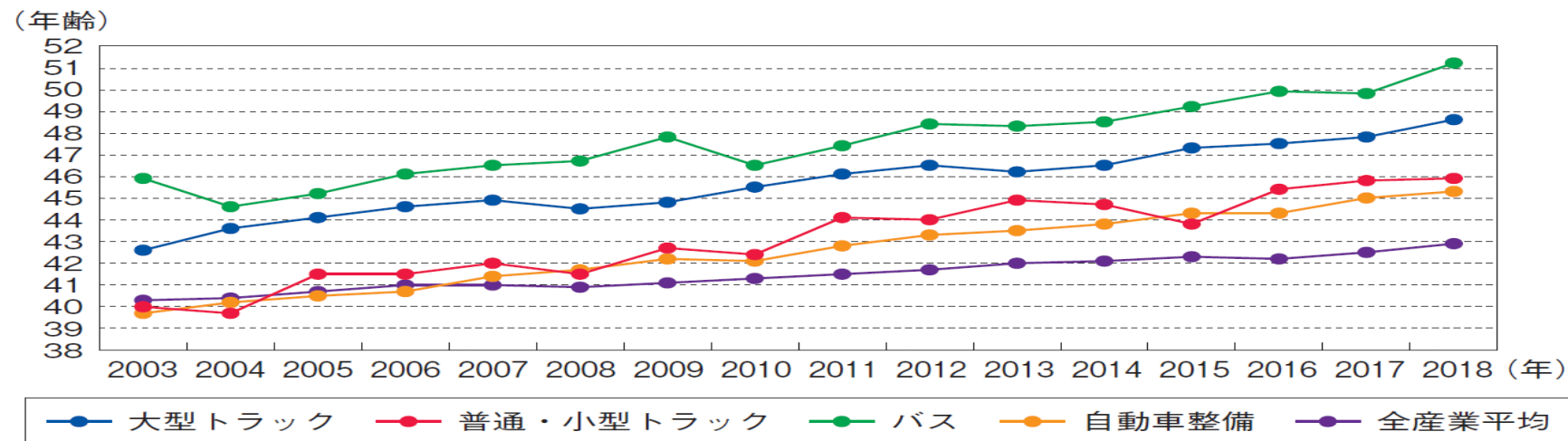


さらに、バス運転手の低賃金化により、人材不足が深刻な課題となっている

道路運送法に基づく、「管理の受委託制度」は民間事業者にも適用されている。このため、路線バスドライバーの低賃金化がさらに進んでいる。

さらに、長時間労働や不規則な勤務形態などの過酷な労働環境により、その就業構造は、高齢・男性労働力に頼る構造となっている。

図表1-3-1-10 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）によると、採用3年未満のバスドライバーの離職率が高まっているという。人材不足は深刻な問題。

全国の事業者は、官民を問わず、若年、女性労働力を確保するための多様な対策を講じている。

2) 民営化すれば、自治体の財政負担が必要なくなる

- 全国の路線バスの約65%が赤字となっており、路線の廃止が進んでいる
- 民営であっても事業を継続するには公的な財政負担が不可欠

2008年度以降で、13249kmが廃止

(全国のバス路線合計53万7,604km (2015年度末) の約2%を占める)

	路線バスの廃止路線延長 (単位：km)	
2008年度	1,911	<p>2002年に道路運送法が改正され、事業の休止、廃止は「許可制」から「事前届け出制」(6か月前までに地域協議会に届け出る仕組み)に変更された。このため、不採算路線からの撤退が容易となった。</p> <p>▽</p> <p>結果として、路線廃止が加速することとなった。</p> <p>▽</p> <p>それまでは、路線ごとの免許制で参入規制を行うと同時に、休止・廃止の許可制を通じて退出規制を行うことで、国が「需給調整」をはかっていた。</p> <p>▽</p> <p>民間事業者は路線競合がないことを前提に、黒字路線からの内部補助で、赤字路線を維持してきた。</p> <p>▽</p> <p>民間に丸投げの施策は通用しなくなった。</p>
2009年度	1,856	
2010年度	1,720	
2011年度	842	
2012年度	902	
2013年度	1,143	
2014年度	1,590	
2015年度	1,312	
2016年度	883	
2017年度	1,090	
計	13,249	

資料：国土交通省自動車局資料及び鉄道局資料から総合政策局作成

地域の公共交通を民間事業者任せきりだった自治体は、今こそ、懸命に事業再建に取り組んだ公営交通の経験を活かすべき！

3) 公営交通事業を存続させる意義

- ① 全国で路線の廃止が進んでいる状況からみても、交通事業者が自助努力で地域の公共交通を維持することは困難な状況にある
- ② 今後、地域の公共交通を維持するためには、自治体や住民との連携が不可欠
 - 2013年制定の交通政策基本法では、国や自治体の責務が定められた
 - まちづくりと交通網の整備をセットで
- ③ しかし、これまで地域の公共交通を民間事業者任せきりであった自治体に、交通に関する計画を進めるノウハウがない場合が大半 ※2017自治労「自治体公共交通施策に関する調査」より
 - 多くの自治体で交通事業の運営に関する知見が不足しているため民間事業者との調整ができない
- ④ ただし、交通事業を直接運営してきた自治体は例外
 - 自治体が公共サービスとしての交通を提供してきた経験は貴重
- ⑤ 自治体が公共交通サービスの提供主体となるには、交通事業運営のノウハウが不可欠
 - 自治体職員は、行政窓口だけでなく、公的病院や保育所、ごみ収集など住民生活と密接な位置にあり、住民ニーズの把握を専門としている
 - 自治体職員は、住民の声を直接、自治体の施策に活かすことができる

公営交通事業の経験やノウハウは、これからの自治体にとって欠かせないもの

- ◇東京都交通局の事業形態は多様
- ◇地下鉄の職場も業務は多様。24時間勤務などの過酷な労働環境
- ◇コンパクトシティ構想と地域交通活性化法・交通基本法
- ◇公営交通事業を民営化する理由は様々
- ◇自治労が民営化に反対する理由は、自らの雇用を守るためだけではない
- ◇地域の公共交通は、独立採算の経営は困難。自治体が住民の生活交通を総合的に担う時代に
- ◇自治体が専門性を高めるためには、公営交通が培った経験やノウハウが貴重

ご清聴ありがとうございました

【補助教材について】

別添「補足資料」:この資料をページごとに説明しています。
こちらもご覧いただき、さらなる内容理解に努めてください。

【課題】

下記のテーマについて、別紙の感想文シートに考えを記述してください。

(本資料、別添資料を参考にしてください)

<テーマ>

バスや電車の路線廃止が進む地域では、住民生活や地域の雇用に大きな影響が出ています。

「住民が交通手段にアクセスできる権利」が、地域によって差が出ていることについて、あなたの考えを述べてください。