# コロナ禍における働き方と公共交通

## ── 欧州では鈍い需要回復。日本は？ ──

遠藤（えんどう）　俊太郎（しゅんたろう）
交通経済研究所主任研究員

### はじめに

世界はコロナ禍にあり，ワクチン接種が始まりつつあるもののその終息は見通せない。我が国では「自粛」，欧州では「ロックダウン」により，非日常（ウィズ・コロナ）の時間が日常になりつつある。そして，人々の交通行動には明らかな変化が生じ始めている。

本稿では，世界４位の GDP と高度な医療体制を備えたドイツ語圏の DACH（ダッハ）地域[1)]で生じた交通行動の変化とその背景から，我が国との差異を明らかにすることを試みた。就業・雇用のスタイルに関する彼我の違いが，例えば通勤需要の回復の速さとして現れることはあるとしても，コロナ禍以後の交通行動が従前の通りに戻ることは恐らくない。人々は行動をどのように変え，その結果公共交通に対する需要はどこまで回復するのか。その問いに対する解がいま何よりも求められている。

### 1．在宅勤務を義務化したDACH地域

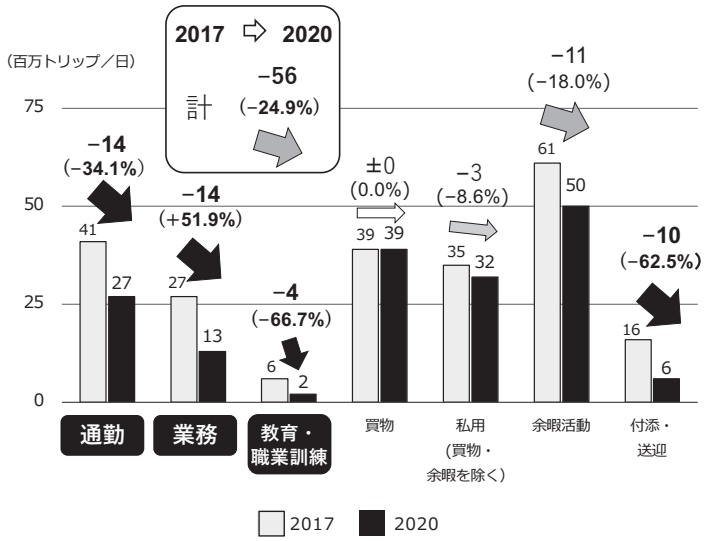
DACH 地域では，2020 年３月に実施された最初のロックダウン以降，感染の波にあわせて制限の緩和と強化を繰り返しているが，感染拡大にブレーキはかからない。ドイツでは，2021 年４月に入ってからも一日の新規感染者数が３万人に迫る日すらあるのが現状だ。

ドイツ政府は当初より雇用主に対し在宅勤務の拡充を要請しており，2021 年１月には従業員の求めがあれば雇用主は可能な限りそれに応じることを法令で義務化するに至った。在宅勤務への転換を強く打ち出したドイツ同様，オーストリアやスイスでも在宅勤務が強力に推進されている。翻って我が国では，実施率の目安を示して在宅勤務化を促すにとどまり，DACH 地域とは状況が大きく異なっている。

### 2．在宅勤務は定着するか

2020 年 10 月，ドイツの連邦労働社会省は，コロナ禍の前後におけるテレワークおよび在宅勤務の実施状況に関する調査結果を公表した。これによれば，コロナ禍前の 2019 年６月時点では全体の 24%（公務員の 47%，オフィス勤務者の 26%，単純労働を含む一般労働者の６%）がテレワークまたは在宅勤務を導入していたが，その実施頻度は月数回が 44%，週数回が 23%で，毎日ま

図1　コロナ禍で通勤・業務等目的の移動が大幅減




出典：参考文献５より筆者訳・加筆

たはほぼ毎日テレワーク・在宅勤務としている人は 19%にすぎなかった。

しかし，コロナ禍の 2020 年７～８月にはテレワーク･在宅勤務の実施率が 24%から 36%（公務員 48%，オフィス勤務者 37%，一般労働者６%）に増加するとともに，その実施頻度が大きく変化した。テレワーク・在宅勤務者のうち労働時間の全てをテレワーク･在宅勤務としている人が40%を占め，労働時間の 60% 以上 100%未満がテレワーク・在宅勤務であるとする人も 20%程度存在する。

次の問題は，コロナ禍後にこれがどのように変化するかである。ベルリン商工会議所の調査によれば，回答企業の 23.5%が在宅勤務を計画またはすでに導入し，従前の勤務形態には戻さないと答えているほか，47.4%の企業では従前のオフィス勤務と在宅勤務のハイブリッド化を検討中である。そして，従前の勤務形態に戻すと答えた企業は 24.9%にすぎない。要するに，通勤需要はコロナ禍が終息しても回復しないということである。

## 3. コロナ禍に直撃された公共交通

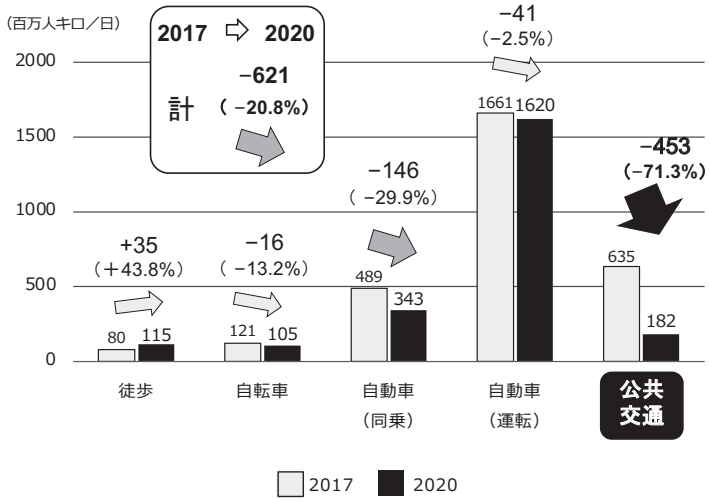
### (1) 激減した利用者

働き方の変化は，輸送需要にどのような影響をもたらすのか。ドイツにおける 2017 年５月と 2020 年５～６月の状況を比較すると，特に通勤・業務・職業訓練等を主たる目的とする移動が大きく減少した（**図 1**）。また，交通機関別輸送量（人キロ）は全体の減少幅が２割程度で，徒歩が増加し自転車・自動車が微減にとどまる一方，公共交通は７割減となっている（**図 2**）。さらに，公共交通利用者のうち，特に自動車運転免許を保有する層の公共交通離れも指摘されている。

一度自動車に転移しても，その需要が公共交通に戻ってくるのであれば危機は一時的なものとな

1）ドイツ語を公用語とする，D：ドイツ，A：オーストリア，CH：スイスの３カ国。

図２　公共交通の輸送量のみ大幅に減少




出典：参考文献５より筆者訳・加筆

るが，現在のところ全く楽観できる状況にない。連邦が出資する調査研究機関 DLR の調査によれば，ロックダウンが緩和されていた 2020 年６～７月の時点でもコロナ禍前に公共交通を利用していた層の 50% は公共交通を好んで利用しないと回答している。

### (2) リスク懸念の公共交通，使いやすくなったクルマ

公共交通から自動車への転移の背景は，「移動中の感染リスク回避」であり，これは現在も変わらない。加えて，コロナ禍では自動車での移動が以前より便利になっているという現状も見過ごせない。都市交通関係の専門家で都市部に職場を持つ筆者の知人たちは「クルマが減って渋滞がなくなった」「街中の駐車場もすぐ見つかるから郊外のパーク＆ライドは使わない」などと話し，オフィスに行く用事があるときに公共交通ではなく自動車を使うことが「合理的な選択」になりつつあると言う。このような背景から，今後ロックダウンが解除されても公共交通の需要は従前の状態に戻らないことが想定される。なお，交通事業者連盟（VDV）の試算によれば，運賃収入の減による 2021 年の損失は 2020 年の 33 億ユーロを上回る 36 億ユーロ（約 4,700 億円）と見込まれており，VDV は各州に対して 2020 年と同様の公共交通支援を求めている。

### (3) ロックダウンがもたらした人手不足

休校を伴うロックダウンは，公共交通の現場に人手不足という形で混乱をもたらした。初回ロックダウン時は全面的に休校措置がとられて保育園等も閉鎖された。これに困ったのは子供を持つ親たちである。誰かに子供をみてもらわなければ仕事には出られない。ところが，祖父母が近くにいても高齢者の感染リスクを考えると預けられない，シッターも頼めない，という状況に陥った。

交通事業者においても子供を持つ親の多くが出勤できなくなり，さらに病欠も生じて鉄道・バス等の乗務員が大幅に不足する事態に陥った。この

ため 2020 年３月中旬から４月末にかけてドイツ国内のほとんどの地域公共交通において多くの運休を伴う臨時ダイヤでの運行が行われた。労働力の不足は乗務員のみならず保守等の部門にも生じ，走行距離を抑制し車両の検査周期を延ばすための運休も実施された。５月の学校再開時には平常ダイヤに戻すことが求められ，現場はその対応にも追われた。突然の減便から正常化まで一連の事態に対応した輸送計画担当者の嘆きの声は海を越えて日本にいる筆者にまで届いている。

### (4) ソーシャルディスタンスが確保できない通学輸送

人手不足は学校や保育園等の再開により解消され，５月以降ほぼ平常ダイヤでの運行に戻ったが，その後は通学時間帯の輸送力の確保が課題となっている。児童・生徒の通学時間帯が一日の需要のピークであり，それにあわせて設備・車両・人員を確保していることから，基本的にその輸送力に伸び代はない。しかし，求められるのはソーシャルディスタンスの確保である。こうなると児童・生徒に「時差通学」を求めざるを得ない。VDV では動画を作成し YouTube や学校を通じて周知を図る等しているが，そもそも使える列車やバスの本数は限られており，通学時間を大幅にずらすことはできない。子供たちは今もコロナ禍以前と変わらぬ満員のバスや列車で通学している。

## 4. 日本は需要が回復しやすい？

足元，日本ではどうか。2021 年に入り，再度の緊急事態宣言とその解除，まん延防止等重点措置の適用等の動きはあるが，全体的にみれば鉄道の輸送需要は緩い回復傾向にある。さらに，厚生

写真１　ピーク時は通学生で満員になる

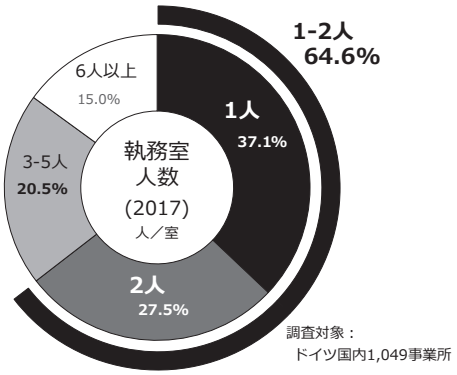
筆者撮影（2019 年，オーストリア）

労働省の検討会において公表された結果[2)]によれば，2020 年７月時点でテレワークを実施した企業は３割程度にとどまる。さらに，実施企業のうち社内での実施割合は１割以下が 45.6% を占め，８割程度以上と回答した企業は 11.5% にすぎない。加えて，今後，現状よりもテレワークの利用を拡大したい，テレワークの利用を維持したいと回答した企業の割合は実施企業の 14.9%，28.8% にとどまる。つまり，実施率，継続意向とも，ドイツと比較すると非常に低い。

その背景は，コロナ“以前”の状況から読み解くことができる。DACH 地域では，1970 年代頃までみられた大部屋の執務室はコロナ前にすでに激減しており，個室（１人部屋）または２～３人部屋での勤務が主流である（**図３**）。これは交通事業者やその関係機関でも同様であり，筆者が出入りしている連合組織や事業者は一般的に１～２人部屋，市役所・州機関は個室，かつて自身の机があった州立大学の学術職（助手等に相当）執務室も２人部屋であった。こういった職場では，仕事中に自分以外の誰かと同じ空間を共有するケースが元々少なく，在宅勤務の抵抗感が我が国より

2）三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング：テレワークの労務管理等に関する実態調査（速報版），厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会」(第４回）資料 1，2020 年 11 月 16 日

図3　1-2人部屋が約2/3を占めるドイツのオフィス




出典：参考文献２より筆者訳・加筆

も弱い可能性が高いことが指摘できる。これには，一人一人の業務内容，責任と分担が明確化されているという，雇用形態・就業形態の違いも大きく影響している。

一方わが国では，職務上の責任と分担が曖昧で，部署やグループ単位で仕事をし，同僚等との関係を重視する等の文化があり，いまだ大部屋に机を並べて「島」をつくるオフィス形態が主流である。このため，DACH 地域と比較し，雇用者・被雇用者ともに「個」での仕事となるテレワークや在宅勤務に対する抵抗感が強い可能性がある。これは，国内の交通事業者にとってはよいニュースかもしれない。テレワークの実施率が低ければ需要の減少は小幅に抑えられ，テレワークの利用を維持・拡大する企業の割合が低ければ，需要の戻りも強い。つまり，完全に従前の水準には戻らないが，我が国では DACH 地域ほど輸送需要が減らず，需要の回復も早いことが予測できる。しかし，コロナ禍をきっかけに長年続いてきた我が国の雇用・就業スタイルも変化していく可能性がある。そうなれば，諸外国と類似の状況に近づいていくことも充分考えられる。

コロナ禍が我が国の交通に与える影響について，移動目的と移動手段の関係も含めて実態を把握することは，公共交通のみならず広く交通の分野において有用なものであると考えられる。さらに，雇用・就業形態やライフスタイルが大きく変化すれば行動様式も変化する。我が国では人々の行動がどのように変化し，公共交通の輸送需要はどのような回復をみせるのか，具体的な調査と事実に立脚した分析が望まれる。

[参考文献]


1）Bonin, H.（IZA）, Eichhorst, W.（IZA）, Kaczynska, J.（IAQ）, Kümmerling, A.（IAQ）, Rinne, U.（IZA）, Scholten, A.（IZA）, Steffes, S.（ZEW）, Erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales: FORSCHUNGSBERICHT 549, Verbreitung und Auswirkungen von mobiler Arbeit und Homeoffice – Kurzexpertise - , Oktober 2020

2）Brandt, M.: Wie arbeitet Deutschland?, Statista, 03.04.2017

3）DLR: Dritte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität?, 2020

4）Industrie- und Handelskammer zu Köln: Ohne ÖPNV geht's nicht – die Bedeutung des ÖPNV für die regionale Wirtschaft, 2021

5）Infas: VERKEHR GEWENDET? Unsere Alltagsmobilität in der Zeit von Ausgangsbeschränkungen, Maskenpflicht und neuen Routinen, 2020

6）Krämer, H., Bongaerts, R., Reinhold, T., Schmitz, W.: Die Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV im Stadtgebiet von Frankfurt, DER NAHVERKEHR 1＋2/2021

7）Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Gesundheit BAG: Coronavirus: Massnahmen und Verordnungen, am 24.02.2021