

## 方策5. 移動の変化

時差出勤やテレワークの大幅導入、さらにはワーケーションや移住によるテレワークの増大といった事柄は移動の頻度や形態の変化にもつながる<sup>7</sup>。コロナ禍をきっかけにこうしたことが増えていき、そうした動きが一定程度以上定着するとすれば、その影響は移動のあり方にも及ぼされるであろう。

### SDGs 達成へ向けた留意点

1. 公共交通機関の感染症対策：各交通機関では、コロナ対策に対するガイドラインの遵守が継続して求められる。非接触型の顧客サービスの拡大に対応していくことも重要である。このような感染症対策とバリアフリー対策を両立することも求められる。つまり、だれも取り残さずに感染症対策を進めつつ、公共交通機関を展開することである。こうしたことが気候変動対策やエネルギー関連の目標達成とシナジー効果を持つように、地域のニーズに基づいたビジネスモデルの再検討も必要となる。
2. 感染症対策とレジリエントな公共交通インフラの維持：移動の減少によって経営が成り立たなくなった地方の公共交通機関をどうするかは、目標11の達成へ向けて重要な課題である。代替交通への転換と、増加する個別移動手段にかかるエネルギー需要を再エネで賄う仕組みや政策を導入することが重要になる。例えば、eコマースや宅配ビジネスの成長に伴い物流需要が増加していることから、貨物輸送・旅客輸送の垣根を低くし、貨客混載を進めることや、地域に根差した再エネビジネスが増加していることから、再エネ販売益を赤字部門の補填にも活用するシュタットベルケを活性化することも、公共交通機関の維持に貢献する可能性がある。その際には、働き方やニーズの多様化（例えば、出張は削減する一方で、地方移住者が定期的に都心のオフィスに通うなど）に交通機関が対応することも必要になる。
3. 持続可能な観光の実現：コロナ禍を機に、マイクロツーリズムの推進やワーケー

<sup>7</sup> OECD (2020) : 「新型コロナウイルス (COVID-19) への都市の政策対応」,44pp.

ション推進、オンラインを通じて現地に移動せずに観光する方策<sup>8</sup>といった新たな観光の形態が進展しつつある。変化する顧客のニーズに対応した観光業のあり方を示し、ワーケーションの促進など地方創生と連携した国内の観光需要を刺激する施策の実施が求められる。

#### 達成に貢献する主なターゲット

- 3.6 (道路交通事故による死者の半減)
- 3.9 (大気汚染等による疾病の削減)
- 6.6 (水系生態系の保護・回復)
- 8.5 (ディセント・ワークの実現)
- 9.1 (持続可能でレジリエントなインフラの開発)
- 9.2 (各国の状況に応じて雇用や GDP に占める産業セクターの割合の大幅な増加)
- 11.2 (安全で手頃な価格の使いやすく持続可能な輸送システムの利用)

---

<sup>8</sup> 観光庁 (2020) : 「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」, 3-7pp.