

緊急提言 社会崩壊を招く 『交通崩壊』を防ごう！ (TDBC Forum 2020年6月19日)

SNSハッシュタグ #交通崩壊

加藤 博和

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター 教授
国土交通省交通政策審議会 委員
(一財)中部貸切バス適正化センター 会長
(一社)運輸デジタルビジネス協議会 アドバイザー



名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

「くらしの足をなくさない! 緊急フォーラム」 オンラインで開催

- 4 / 24**: 1000人が登録
- 川鍋一朗・全タク連会長があいさつ
 - 現状の整理、当面の危機をどう乗り切るかを議論
 - 提言「社会崩壊を招く『交通崩壊』を防ごう!」を作成し、国土交通大臣に提出、業界団体から賛同
- 5 / 29**: 820人が登録
- 赤羽一嘉・国土交通大臣(録画)、藤井直樹・国土交通審議官があいさつ
 - 感染防止策、事業者支援策を中心に議論
 - 主体別行動マトリックス「withコロナ環境での『おでかけの足』確保に向けた枠組」を公表

<https://zenkokuforum.jimdofree.com/>
にて録画視聴・資料閲覧が可能です。

バス事業 (某地方事業者)

(単位:人、千円)

	2019年4月		2020年4月		増 減			
	利用者数	収入	利用者数	収入	利用者数	%	収入	%
一般路線バス	607,899	134,668	307,001	54,906	300,898	49.5	79,762	59.2
高速バス	18,997	98,615	2,208	18,177	16,789	88.4	80,438	81.6
貸切バス		36,467		445			36,022	98.8
合計	626,896	269,750	309,209	73,528	317,687	50.7	196,222	72.7

- 高速バス・貸切バスの黒字で一般路線バスの赤字を埋める構造のため、これでは全く話にならない状態

鉄軌道事業 (某地方事業者)

(単位:人、千円)

	2019年4月		2020年4月		増 減				
	利用者数	収入	利用者数	収入	利用者数	%	収入	%	
定期外	938,258	179,565	336,028	50,431	602,230	64.2	129,134	71.9	
定期	通勤	481,380	65,753	468,600	62,988	12,780	2,765	4.2	
	通学	171,960	20,917	84,720	11,579	87,240	50.7	9,338	44.6
	その他(高齢者)	70,320	6,738	52,860	5,068	17,460	24.8	1,670	24.8
合計	1,661,918	272,975	942,208	130,067	719,710	43.3	142,907	52.4	

- 定期券は「購入ベース」の値。実際には利用していなかったり、払戻になったりしているものが多いので、もっと少ない

そもそも、「某」でもなかなか情報提供いただけないほどヤバい...

外出自粛下での生活交通の状況

- **通学**: 休校措置により**皆減**もしくは**大幅減** → **鉄道・バス**↓
- **通院**: 行き控えにより**大幅減** → **バス・タクシー**↓
- **業務**: **大幅減** → **鉄道・タクシー**↓
- **買物・娯楽**: **減少** → **鉄道**↓ (**バスは漸減、タクシーへの転移も見られた**)
- **通勤**: **それほど減らなかった** (**在宅勤務できる人は多くない**)。時差出勤によるピーク分散と、**残業/飲み会の減少**による夕刻への集中が目立つ → **タクシー**↓

通常の災害: 需要 > 供給
今回の災害: 需要 < 供給

経営危機！・・・収束しても「焼け野原」？

- 公共交通事業は現金商売。常にキャッシュが出入りしている
- ところが、入ってくるキャッシュがなくなってしまった
- しかも、4月は定期券購入の時期だが、それが期待できない
 - 払い戻し? 使用期間の延長?
 - 運行が変わらなければ費用はそのまま
 - 会社に余力がないと、足りないキャッシュを補うことができない
 - 地方部の大半のバス・鉄道事業者は通常でも経常赤字で、追加融資してもらうのが困難
- 鉄道: 固定費が大きいので、減便しても費用削減効果が小さい
- 路線バス: 減便の意味があるが、それが制度上自由にできないのが問題(もともと運転士不足だったので減便はしやすい)
- タクシー: 歩合制のため、最低賃金を下回る状態になると雇用継続できなくなる
 - いずれにせよ、収入が少ない状態が続くと非常に厳しい(6末に危機?)

いったん継続不可能になると復活は困難

お客様がいないのに運休できない！

- **外出(正確には「接触」)自粛**が求められ、**実際、利用は大幅減**
 - 実は自家用車にシフトしている量もかなりある?(江ノ島の大渋滞など)
- **なのに、減便や運休が簡単にできない**
 - むしろ**平常通り運行することが当然**とされている
 - それに対して何らの補償や支援の制度もない
 - 電車・路線バスは**運休していないので、雇用調整助成金も使えない**
- **一方、減便するとまずい(場合によっては増便しなければならない)場合も**
 - 飲み会がなくなったり定時退勤が増えたりで、夕方の利用が集中し増加した例多数(学校再開で、分散登校や、部活がないことによる混雑が深刻な地域も)
 - 多くの事業者は**自主判断・自腹で増便対応**
 - **混雑緩和が必要。席をあけて乗車(ソーシャルディスタンスの必要性?)**

そして、どれもこれも全部「お金がかかる」

そもそも車内で感染拡大するのか？

- **大都市の満員電車はどうみても三密に思えるが、クラスターになっているという話はきかない**
 - 学術的知見は極めて希薄な状況。それほど問題ないように思えるが、啓発も対策も及び腰になりかねない
- **感染防止対応は事業者によってバラバラ**
 - ガイドラインが整備されたのは5月以降
- **運転士・駅員などは守られているか？**
 - **いったん感染が出れば大規模な運行中止になりかねない(実例あり)**

医学の皆様との連携を渴望！

必要な移動の確保も大切

在宅勤務できない人はたくさんいる

- 病院をはじめ、社会の維持に必要な仕事はたくさんある
- その人たちや事業のための輸送確保ができなければ、社会維持ができない
- 三密をつくらず社会的距離を確保できる便数が必要とされる
- 物流のようにニーズが増えているところもあり、旅客輸送が減った余力をそこに回すことも急がれる(旅客車両による貨物輸送、物流事業者への一時移籍など)

福祉サービスが必要な人の輸送確保も重要

- 自家用車等で自由に移動できない高齢者・障がい者など
- 基礎疾患を持つ方などは、感染可能性の低い個別輸送機関を望む

「どこまでが必要か」の社会的合意と、
運行サポートの仕組みが必要

東海三県の 鉄道・バス 運行情報 路線図ドット コムFBにて 毎日更新

乗換検索サイトはほとんど、運休・減便情報を反映できなかった個人・団体のボランティアが情報発信(運行データ提供に関する構造的な問題を解決する必要がある)

<https://www.rosenzu.com/>
<https://www.facebook.com/wwwrosenzu.com/>

「Withコロナ・afterコロナはwithout交通？」 そうならないためのITの貢献余地はたくさんある・・・はず？

- 感染拡大下でMaaS界隈は何をしてくれたか？(ダイヤ変更情報、混雑(回避)情報、キャッシュレス、essential travel確保など) 今後対応してくれるのか？
- 何かするのに「おでかけ」が付き物ではなくなった社会の到来に、旅客輸送業界はどう対応するのか？
- タク配の恒久化など、貨客相互乗り入れが進展し、ITがプラットフォームとして機能するのか？
- sharingが敬遠されないようにするために何が必要か？
- **そして、第二波、第三波への備えは？**



くらしの足をみんなで考える全国フォーラム since2012

<https://zenkokuforum.jimdofree.com/>

- 運営メンバーは、交通事業者、福祉移送NPO、自治体、シンクタンク・コンサル、現場出没系研究者
- 「くらしの足」を守り育てていくためには、従来の様々な殻を破り、**みんながフラット**に協力して取り組まないといけない、という意識を共有する仲間が年1回集まり、語り合う場
- 毎年300人以上が参加

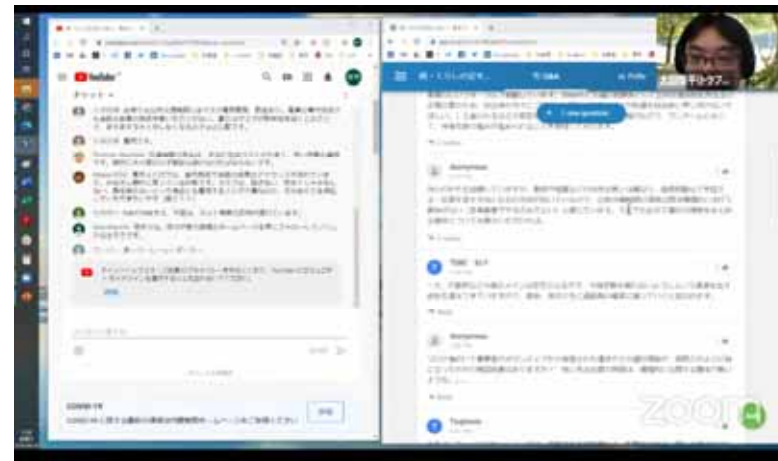
4/7: 10月開催の是非を検討するため実行委員会開催
→「このままだと10月に公共交通はない！」



- 全員がそれぞれの場所から出演
- Zoomで議論。Youtubeで送出。途中で録画も挟む(放送同然)
- 進行中、出演者とスタッフはFBのmessengerで連絡をとりあう



名古屋大学 加藤博和 2020/06/19



質問受付サイト「sli.do」を用いて双方向性を確保。Youtubeチャットやtwitterでのハッシュタグ付きツイートも参照しながら議論を進行

ゼロ予算で実施！ 皆様の思いあってこそ！

名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

切実な現場の声を国や社会へ届けるべく、公共交通・移送関連の全国組織からご賛同をいただきました

- 主催 くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会 <加藤は副委員長>
- 共催 公共交通マーケティング研究会 <加藤は幹事代表、共発展センターが事務局>
- 賛同団体 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会(全タク連)
 公益社団法人日本バス協会(日バス協)
 一般社団法人日本民営鉄道協会(民鉄協)
 一般社団法人日本旅客船協会
 全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
 日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
 全国自動車交通労働組合連合会(全自交)
 特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク(全国移動ネット)
 全国路面電車ネットワーク
 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

4/27国交大臣に提出

提言内容

「要望書」ではない
自分たち、そしてみんながやらなければならないことを整理

いま連携して進めること

- 1.現場の安全確保
 - 安全安心な交通の運行・利用ガイドラインの提示
 - マスク・消毒薬等の必要な資材の手配
- 2.必要な運行の合意形成
 - 交通サービスを維持、縮小する基準の提示
 - 地域での柔軟な運行を認める制度運用と見直し
- 3.事業継続のための経済的支援
 - 崩壊を防ぐ喫緊の資金手当て
 - 補助金制度の特例的運用

今後の行動

- 関係者との協力関係の構築
- ガイドラインや基準の策定作成
- 特設サイトにおける発信とコミュニケーション
- 5/29に再度オンラインフォーラムを実施
- 「Withコロナにおける交通」のあり方を検討

名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

特設サイト「新型コロナウイルスによる交通崩壊を防げ！」を運営

<https://covid19transit.jp/>



- 4 / 27の提言に基づき、5 / 12に設置。有志14名で運営。随時更新
- 業界団体の賛同、JCOMM(日本モビリティマネジメント会議)やRACDAといった他団体と連携し、情報集約・発信を図る



<https://covid19transit.jp/prevention/>

使用・改変はフリー
多くの事業者にご利用いただいている

感染防止策の科学的根拠が弱いので、強く訴えかけられないのがつらい

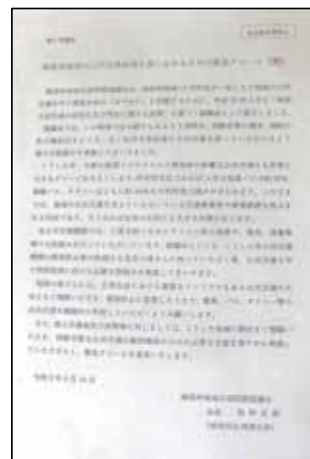


主体別行動マトリックス(案)

<https://covid19transit.jp/>

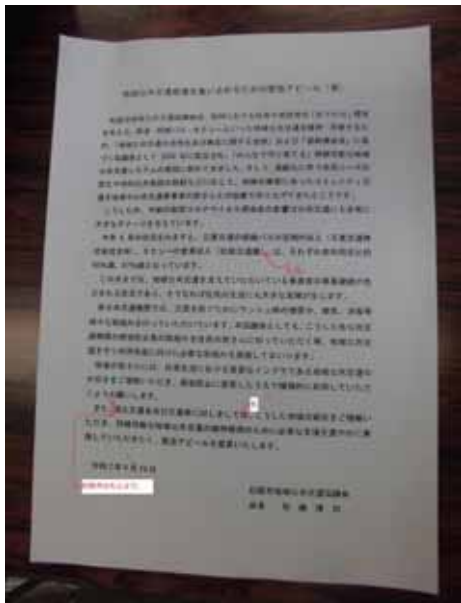
4 / 27の提言をさらに深化させ、各ステークホルダーがすべきことを整理し、6 / 1公開

pdfのほかGoogleドキュメントでも公開し、自由に考えていただくためのたたき台に



- 南信州地域交通問題協議会総会 (6/15、加藤がアドバイザー)で採択
- 松阪市地域公共交通協議会(6/19、加藤が会長)で採択





名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

そもそも「交通崩壊」が懸念されているのは世界で日本だけ

- 地域公共交通が運賃収入のみで成り立つ「おめでたい」時代が昔あった、世界的にまれな国
- いまや、東京・大阪大都市圏でしか通用しないが、法令や国民マインドは「商売」という発想のまま。それでいて「走るのが当然」と思っている人が多い

• 公共交通は**社会インフラ**であり、**超高齢化時代ですますます重要になること、それを地域が支える必要があることを社会に広めましょう**

• **「おでかけ」のあり方が大きく変化すると見込まれる一方、IT活用によるモビリティ革命が展望されるアフターコロナ社会で、公共交通がどう変わらなければならないかを考え、実行していくために、私は引き続き取り組みます！ 皆さんも一緒に頑張りましょう！**

名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

「新型コロナウイルス感染症」危機以降のバス事業ロードマップ

<http://www.buskenkyujo.co.jp/>

Ver.1 (2020年6月 日版)
高速バスマーケティング研究所 経営電

	「緊急事態」フェーズ	「制限」フェーズ (おおむね2020年夏まで)	「新常态」フェーズ
社会	感染拡大防止を優先。可食・経済活動が大幅に抑制。イベント、飲食店の営業などが大幅に自粛。	一定の制約下で経済活動を再開。大型イベントや一斉集結での自粛は続くが、大型店舗やテーマパーク再開、通勤通学、出張、消費者需要は一定の範囲で回復。旅行需要は海外や遠方まで復活し回復から回復。	消費需要など安全前提により急激な回復を回復。社会・経済活動や消費者心理は正常に戻る。テレワークや在宅勤務、通勤・通学、出張など消費需要の回復が顕著。地域間では国際的な人の移動も回復。
路線バス分野	● 社会的規制を適用される路線を調査 (都市) ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● テレワークや在宅勤務により急激な回復を回復し、観光需要が回復。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。
高速バス分野	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。
貸切バス分野	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。	● 乗客の感染防止策 (乗客の感染防止策)。 ● 安全な運行 (乗客、従業員の感染防止)。 ● 安心の確保 (感染防止策の可視化)。 ● 乗客の帰路の確保 (乗客の感染防止策)。 ● 「新型コロナウイルスによる交通手段多岐化」に備える (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。 ● 感染拡大防止を優先 (乗客の感染防止策)。

名古屋大学 加藤博和 2020/06/19

加藤博和

検索

URL:

<http://orient.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

名古屋大学大学院環境学研究所附属
持続的共発展教育研究センター

