

参考 2020-0529 太田恒平 facebook コメント

【都市間/観光は8割以上、都市内は約6割減収】

【鉄道は30%減便しても運転費は4%しか減らない】

昨日は「続・くらしの足をなくさない！緊急フォーラム～新型コロナによる交通崩壊をみんなで乗り越えよう！～」を運営、2本登壇していました。

スライド：<https://bit.ly/36If0e1>

■私の登壇の役回り

「全体の状況を数字を使いつつ淡々と報告し、議論の前提を共有」だと考えています。

前回は鉄道の調査 <https://bit.ly/36LEQh9>

を行い、

それを下地に JCOMM の減収推計 <https://bit.ly/2XfbSD6>

を作り、危機を世に訴えました。

■今回1本目「数字でみる交通への新型コロナウイルスの影響」

国交省の4月の資料によると、都市間・観光は8割以上、都市内は約6割利用が減っています。

元調査の都合上、貸切バスと観光船が「7割以上」と丸まっていますが、実態は9割以上減っています。

「雇用調整助成金もあるし、減便したら大丈夫」と、立場のある人を含め誤解があると聞きました。

そこで今回鉄道を例に、運転費は費用の13.7%に過ぎず、3割減便しても4.1%しかコスト削減につながらないことを示しました。

こういった数字を作るのも「鉄道統計年報」があるからです。<https://bit.ly/2McAAh9>

そして、混雑が激化するほどには減便できないので、乗車密度低下分はそのまま損失に繋がります。

緊急フォーラムの場や JCOMM の名前で発信しているのは、この危機を交通業界外の人に認知してもらい、リソースを獲得する必要があると考えるからです。両チームとも、広報には力を入れています。

■どうしたら良いだろう？

知り合いのバス事業者から sli.do に「直接的な収入の補填がなければ、地方の交通事業者は本当に倒れます」と悲痛な投稿があり、最多「いいね」を獲得していました。

これだけの損失を被りながら公共的"サービスを民間事業として運行し続けることに対し、運行基準や直球の経済支援が無いことは社会制度上のバグだと私は考えています。

減収補填はしないという政府全体の方針がある中でどうしていけばよいのか？ それを考えていかなければなりません。

【当面は3兆円の地方創生交付金を狙うしかない？】

昨日の2本目：<https://bit.ly/2XCoIKw>

緊急フォーラムでは、国交省の原田地域交通課長から国の支援策の紹介がありました。

<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=6845>

■2次補正の「地域公共交通における感染拡大防止対策」138億円

閣議決定されたばかりの2次補正の内容について説明がありました。

熟知カメラや仕切りカーテン等のハード策や、混雑などの情報策が中心のようです。

ただし、「必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行」という名目があり、原田課長からも「実質的な運行支援を考えていきたい」と説明がありました。

- ・混雑緩和のため、減便せず通常運転
- ・計画や効果測定データを提供し「実証」する

といった立て付けで、補助率1/2の運行支援ができる期待があります。

■地方創生臨時交付金3兆円の活用が肝に？

金額として大きいのは、1次補正1兆円、2次補正で2兆円追加された地方創生臨時交付金です。これは市町村または都道府県に交付されるものです。ただし損失補填はNGと明記されています。

事例集：<https://bit.ly/3dlphiw>

サイト：<https://bit.ly/36KtdH4>

1,741市町村・47都道府県が、109の事業例から交通に振り向け、事業者と協力して効果的な企画を練り、採択され、交付金としての制約を満たす必要があります。

正直地域への丸投げガチャ感は否めません。機運や担当者によってきますので、地域格差は大きいでしょう。

公共サービスとして安定的に運営しているオーストリア(<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=10451>)と比べると脆弱に見えます。

ただ今、これに賭けるしかないようです。

上手く使っている事例が緊急フォーラムで紹介されました。

- ・青森県：<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=6593>
- ・水戸市：<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=6339>

自治体による運行支援には臨時交付金の活用を既に予定しているところもあり、今後はもっと増えるでしょう。

国交省調査：<https://bit.ly/3ceWhrr>

■今できること

藤井国交審からも、支援メニューの活用方法を運輸局/支局がアドバイスする準備を進めているとの発言がありました。<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=1123>

この交付金を交通に適用した企画ノウハウを共有していくことが、今できることに思います。テンプレ化していけば自治体の動機づけになり、手間や格差も軽減できるでしょう。

というわけで、井原先生の自治体支援リストを含む経済支援まとめサイトを作りました。情報を集めていこうと思います。

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

【「ソーシャルディスタンス」は公共交通で必要か？】

昨日の2本目「国内の活動・移動再開に向けて」

<https://bit.ly/2XCoIKw>

緊急事態宣言が解除され、「新しい生活様式」「ニューノーマル」が話題になるようになりました。

そこで挙がっているソーシャルディスタンス(1・2m 空ける)を公共交通で守ると、運賃を倍に上げるか、半分の赤字を補填する必要があるほど、クリティカルな問題です。

1席空けて乗るような取組が高速バスなどで広がりつつありますが、恒久的には値上げしなければ続けられないでしょう。

井原先生のポスターの「ソーシャルディスタンス」のアイコンだけは外して掲載している事業者もいくつかあります。北鉄：<https://bit.ly/2yKaAXg>

換気やマスクをしていればソーシャルディスタンスは必要ないと、藤井聡先生は主張しています。

<https://bit.ly/2Xi4UgU>

確かに距離確保が必須なら、55㎡に200人以上詰め込むのが当たり前の通勤電車がもっとクラスターになっていたはず。黙って乗る交通は、食事の場とは条件が違うのでしょう。

私の後に講演してもらった柴山さんによると、オーストリアではマスクを義務化しつつ、公共交通はソーシャルディスタンス確保義務の範囲外とのことです。<https://youtu.be/kLgI9lwP0T4?t=10293>

マスクの義務化などの併用、他のシーンも含めた「ゼロリスク」を目指さないリスク評価、実施した場合のコスト、なども含めて、「ソーシャルディスタンス」の必要性を、医学的・経済的に検証することが、今必要だと思います。

そんな専門的な仕事は私では当然できないのですが、一体どう働きかければ良いのでしょうか。。