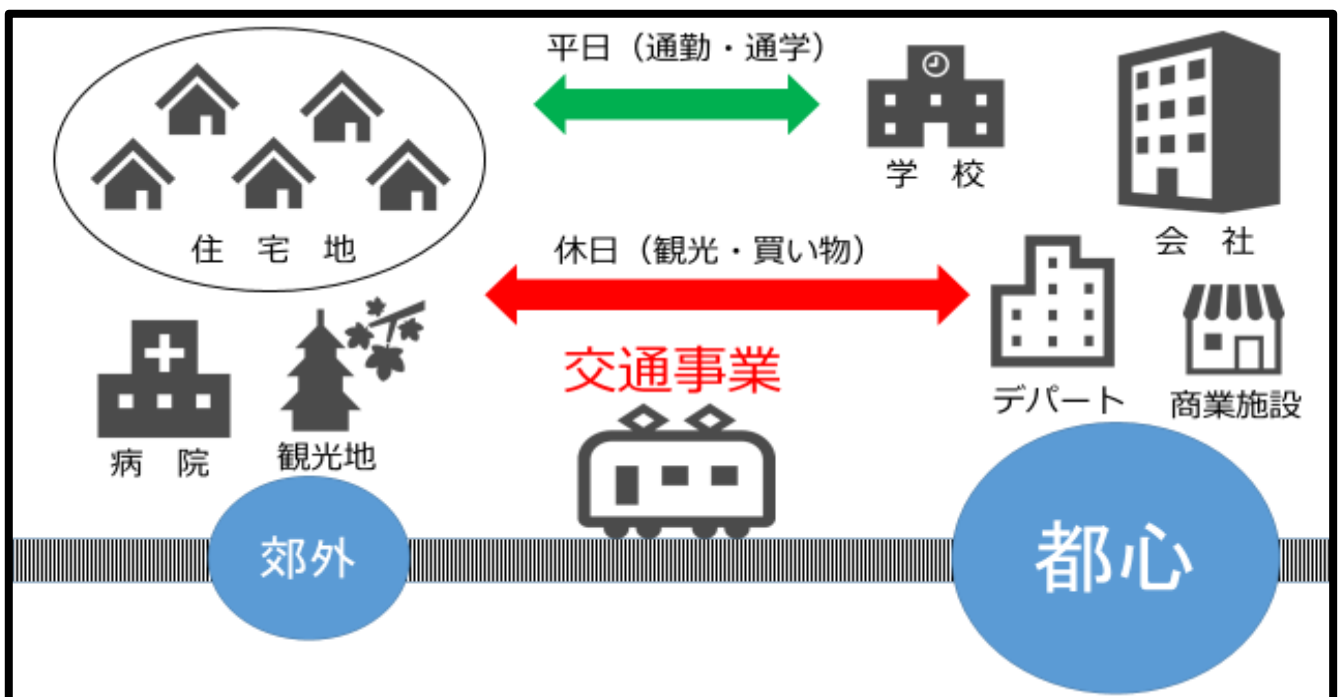




# コロナ不況は、 100年に1度の変革期①

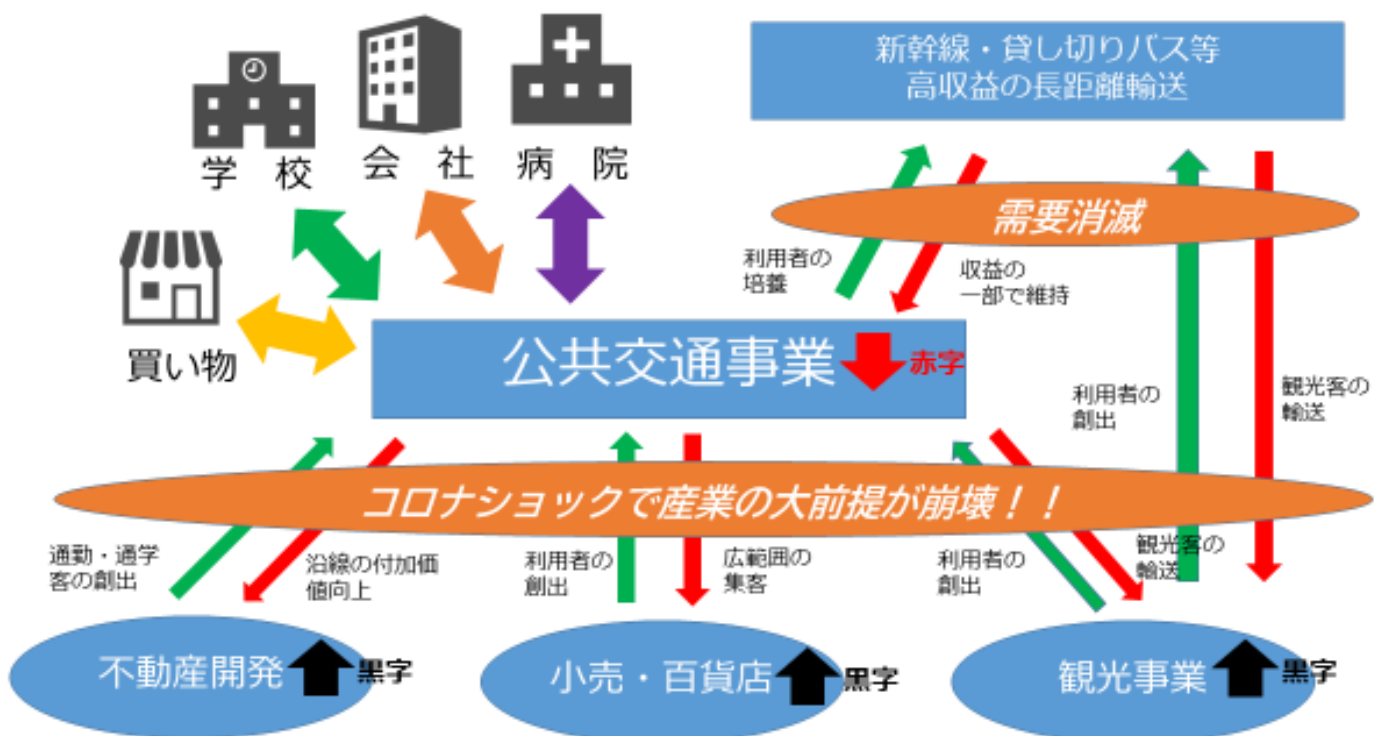
■新型コロナウイルスの猛威がとどまるところを知らず、公共交通機関にも深刻な影響が出始めている。JR西日本では4月14日にゴールデンウィークの予約状況を公開した。予約数が前年比8%（つまり90%減）という極めて深刻な状況である。行政からの外出自粛要請や相次ぐ学校の休校の決定も受け、一般路線バスでも運転の取り止めや減便などの状況が続いている。しかし、公共交通機関は市民の生活を支える重要なインフラであることから、その他の産業と違って行政からは休業ではなく運行継続の要請が出されている。ただし、国や自治体から具体的な救済措置についてほとんど言及されていない。つまり「赤字が拡大し続けるのをただ、指をくわえて眺めるしかない」状況なのである。岡山で最大の規模を誇る両備グループですら、9月までこの状況が続くとすると、生活交通事業は収入が前年比16億円の減収となり、経常損失が12億円に及ぶ可能性があるという。これでは当然のことながら、事業として継続していくことは困難だ。あつて当たり前と思っていた電車もバスも飛行機もタクシーも、1年と持たずに消滅する可能性がある。

■そもそも、鉄道事業をはじめ公共交通のビジネスモデルはどのような仕組みになっているのだろうか。実は地域や交通手段によって違いはあるが、基本的に100年前に阪急電鉄の創業者である小



林一三という人物が確立したモデルが基本になっている。図に示した通り交通事業者は郊外に住宅地やレジャー施設を作ること、都心部への通勤・通学や、休日の郊外のレジャー施設へ遊びに行かせるなど人の流れを生み出し、電車やバスで輸送することで収益を獲得している。あの JR グループの民間企業だ。利益が出なければ事業としては継続できないので、いずれ閉店する。「人の流れ」があることは商売の大前提、いわば血液のようなものだ。近年は人口減少の影響などで沿線の観光振興や観光列車などにも力を入れているが、基本的にはこのように「人の流れを作る」ということで収益を生み出す構造を継続している。私たち市民の生活は、このような日本の優秀な交通事業者によって支えられてきたのだ。ところが、今回は新型コロナウイルスによる外出自粛要請で急速に人の流れが消えることになった。血液が急になくなり、商売の仕組みは完全に崩壊したのである。それでも、市民の生活を支える基盤であり、止めることは出来ない。

■さて、これまで電車やバスをはじめとする公共交通事業は下の図のような相関関係によって成立してきた。私たちがこれまで会社や学校へ行ったり、病院へ通院したり、買い物に行けたり出来たのも交通事業者が多様な産業を展開して、懸命に支えてきたからである。今回のコロナショックにより明らかになったのは「ビジネス」としての交通の在り方の限界と、その上に成り立っていた私たちの生活の脆さだ。コロナショックは世界恐慌以来の、100年に1度の大不況と言われている。ならばこれを機に、交通事業を見直す絶好の機会と捉えたい。みんなで社会の仕組みを変える「主役」になろうではないか。(次号に続く)



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: <http://www.racda-okayama.org>

RACDA

検索

