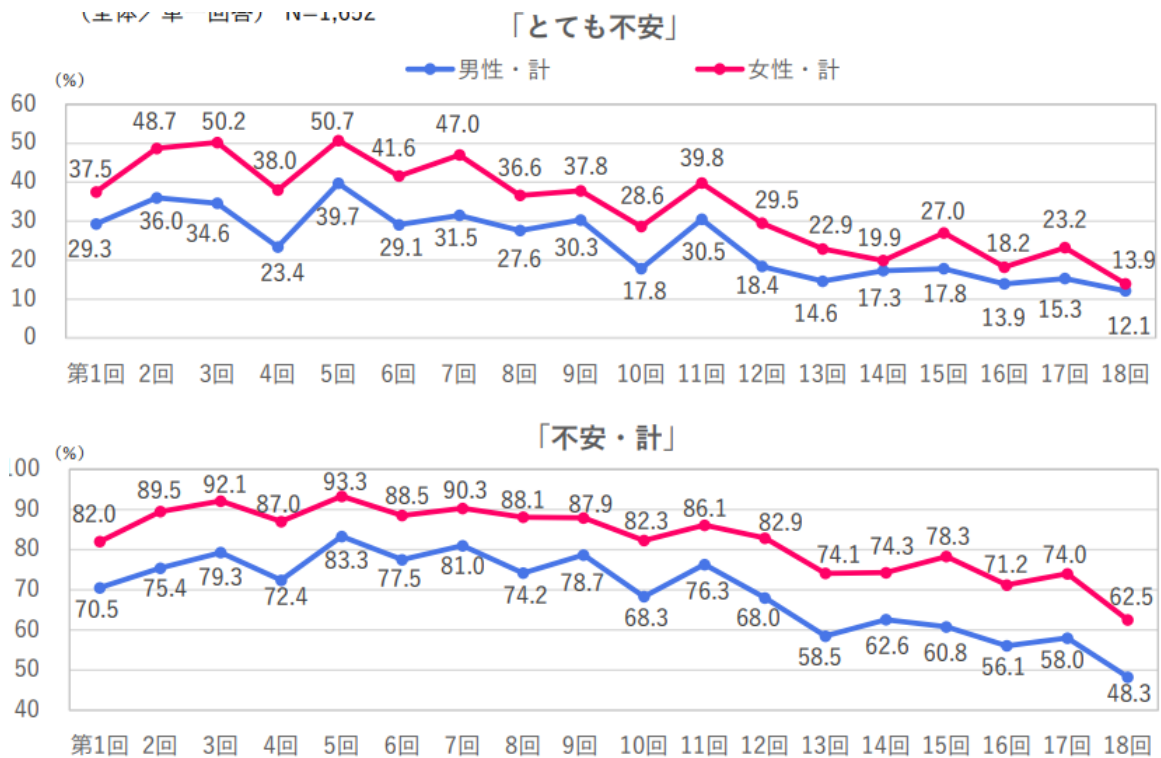




脱コロナ禍へ！乗客復活

公共交通再生関連法と路線存続

- 久しぶりに賑やかなGWとなった。4月14日に発表されたJR西日本の予約状況を見ても、コロナ前の2018年と比較すると90%に迫り、かなり健闘している。5月8日には5類になりさらに感染症に対する過度な警戒が薄れ、交通の世界も活気を取り戻してほしい。筆者もこのGWは久しぶりに遠くへ出かけた。
- 興味深い調査結果がある。コロナ禍後継続して出される、じゃらんリサーチセンターの「国内宿泊旅行ニーズ調査」だ。今回2023年3月版では、過去のコロナ禍の時と比べると顧客マインドが大幅に変わっている。
- 1つ目は感染症に対する不安の減少だ。以下は調査結果の表を抜粋したものだが、最も不安が高かった



2020年の時と比較して約半分にまで落ちている。長く強烈に感染症に対する恐怖から移動を控える動きが続いていたが、今や少数派と言える。これは裏を返せば、人々の思考も変わってきており、行き過ぎた感染症対策やそのPRは逆効果になってしまう事がある。例えばバスの最前列の座席が閉鎖されている車両を見かけるが、もはや科学的根拠もなく不要だろう。5類になればガイドラインにて規定されていることが大幅に緩和または撤廃されるので、こうしたことに労力を使うのもこれで最後としたい。

- 2つ目が旅行の際に用いる移動手段についてだ。どの時期でも自動車>鉄道>航空機>バスの傾向は続

いているが、前年同月時の調査と比べると自家用車が 7.5 ポイントも下がっている。一方で新幹線・特急や高速バスの利用希望が伸び、長距離の移動や公共交通への利用回帰が見られる。コロナ禍では密を避けるためマイカーが重宝されたが、感染症への不安が薄れ本来の良さが見直されているのではないだろうか。

■3つ目は移動の長距離化だ。希望する国内宿泊旅行の地域を見てみると、県内旅行の割合は減少。逆に隣接都道府県、それも 300km 以上離れたところへの旅行は、前年と比べて 8.2 ポイントも大幅に増加。これは冒頭の GW の状況にも通じ、長距離移動が回復すれば旅行者やビジネスの動きも活発化、事業者の収益改善や訪問者への公共交通の役割は、再び脚光を浴びる。引き続き、この勢いが持続することを願いたい。

■ただし留意が必要なのは、今までと同じやり方では、コロナ前まで自然回復しないという事だ。。筆者もそ

うだが、web 会議や EC など移動しなくても仕事や生活も出来るようになってきた。自家用車の移動から抜けきれなくなった人もいるだろう。しかし、一方でより楽しいお出かけ先、より快適な移動手段があれば、自分の目で確かめたり、体験したくなるものである。こうした世間のマインドの変化をうまく捉え、打つ手を誤らないよ

		調査数	居住地の都道府県内の旅行	居住地都道府県と隣接している(境界が接している)都道府県への旅行	隣接都道府県よりも遠く(300km以内)への旅行	隣接都道府県よりも遠く(300kmよりも遠く)への旅行	未定・わからない
2023年 春(3月~5月) GWを除く	割合(%)	(671)	14.2	24.1	23.1	25.3	13.3
	前年同月との差(pt)		- 0.3	- 3.8	- 3.1	8.2	- 1.0
2023年 GW	割合(%)	(421)	13.3	21.1	23.5	18.3	23.8
	前年同月との差(pt)		0.6	- 4.9	- 2.5	1.1	5.7
2023年 夏(6月~8月) お盆を除く	割合(%)	(717)	10.6	17.4	21.6	26.4	24.0
	前年同月との差(pt)		- 0.9	- 5.5	- 2.6	3.6	5.4
2023年 お盆	割合(%)	(370)	12.4	17.0	21.4	19.5	29.7
	前年同月との差(pt)		2.5	- 5.7	- 3.1	- 0.7	7.0
2023年 秋(9月)以降	割合(%)	(799)	8.6	16.3	22.9	25.5	26.7
	前年同月との差(pt)		1.5	- 3.9	- 3.1	-	5.5

うにしたい。大切なのは昨日と同じ今日を何事もなく終えることではなく、今日と違う明日を想像し、あるべき姿へと変化していくことだ。市民も事業者も行政も、共通して考えなければならないテーマである。

★★★2023年4月21日 公共交通再生関連法が国会で成立

■コロナ下で疲弊した公共交通、とりわけ JR グループが表明した路線廃止協議について、議論された。山陽新聞の見出しは、「鉄道存廃協議、国が主導、今秋にも施行、制度設計本格化」とある。

■自治体・鉄道事業者の要請を受け、国が再構築協議会を設置し、1km1日あたり1000人未満で特急の無い線区を対象とし、協議期間は3年。鉄道存続でもバス転換でも国が財政支援するとする。

■だがこの直後、心配したように、JR 四国は牟岐線・予土線などの存廃協議を打ち出した。岡山県でも芸備線などがたちまち対象となるが、自治体や県と JR グループ・国との考えの隔たりは大きい。また1000人以上の赤字路線や、減便が続きみどりの窓口やトイレの閉鎖の続く都市近郊路線、さらにはバスや道路建設との関係はほぼ議論されていない。まさに国鉄分割民営化後の諸問題を「母屋に手を付けずに、屋上のプレハブを増築するような話し」(武田泉・衆議院参考人コメント)である。注視していきたい。

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

