

コロナ禍と公共交通利用促進 について

令和2年7月4日

群馬県 県土整備部 交通政策課

目次

1. コロナ禍による公共交通への影響
2. 国、各自治体の支援策
3. 群馬県の支援策
4. これからの利用促進をどう考えるか

新型コロナウイルス感染拡大の状況

2020年

- 1月16日 国内初の感染者
- 2月 3日 クルーズ船横浜港に入港
- 2月28日 文科省、小中高一斉臨時休業通知
- 3月 2日 群馬県内の小中高の臨時休業
- 3月 7日 群馬県内 1 例目の感染者
- 4月 7日 7都府県に緊急事態宣言
- 4月 9日 藤和の苑でクラスター発生
- 4月11日 国内の感染者 1 日700人超
- 4月16日 全国に緊急事態宣言
- 5月14日 39県の緊急事態宣言解除
- 6月 1日 群馬県内の小中高学校再開



高崎駅サーモグラフィー

公共交通をめぐる動き

2020年

- ・ 1月下旬～
国から利用者・従業員の感染症対策の要請
- ・ 2月上旬～
国からテレワークや時差出勤の呼びかけの要請
- ・ 4月16日
政府基本的対処方針で公共交通は最低限の事業継続を要請
- ・ 4月20日～5月29日
県はJR高崎駅、東武 館林駅で検温を実施、都県を跨ぐ移動自粛を啓発



前橋駅サイネージ

県内鉄道・バスの運行状況（6月8日現在）

① 鉄道（新幹線・在来線）

JR（新幹線）	6月の臨時列車全て運休 （上越新幹線60本、北陸新幹線175本） <u>定期列車は通常どおり運行</u>
JR（在来線）	6月の臨時列車全て運休 「のってたのしい列車」6月末日まで運休 （「SLぐんま みなかみ」「SLぐんま よこかわ」 ※「SL YOGISHA よこかわ」及びEL 運転を含む「B.B.BASE」） <u>定期列車は通常どおり運行</u>
東武鉄道	特急りょうもう一部運休（4月25日から6月5日まで） <u>定期列車は通常どおり運行</u>
上信電鉄	一部運休（5月11日から5月31日）
上毛電気鉄道	一部運休（5月8日から5月31日）
わたらせ渓谷鉄道	トロッコ列車を運休 ・渓谷号6月末まで ・わっしー号7月末まで <u>定期列車は平常運行</u>



わたらせ渓谷鉄道
「トロッコわっしー号」

県内鉄道・バスの運行状況（6月8日現在）

② バス（高速バス・路線バス）

高速バス

- ・関越交通 成田空港(アザレア号)全便運休（4月12日～）
「四万温泉号」（4月19日～6月8日）
- ・日本中央バス 高速バス運休
羽田空港・新宿・富山・金沢（4月16日～）
仙台・新潟・名古屋・奈良・京都・大阪方面
（4月16日～6月4日）
- ・JRバス関東 上州ゆめぐり号運休（4月13日～）
（新宿⇄渋川・伊香保・草津）
※現在は一部時刻限定で運行開始

路線バス

4月から5月は観光や通学に特化した一部路線に運休・減便があったが、現在は、**概ね平常運行**

感染拡大防止の取り組み

鉄道・バス各社での対応

- ・ 乗務員対策

手洗い、うがい、アルコール消毒の励行、マスク着用、検温等
体調管理の徹底

- ・ 乗客への対応

車内除菌、車内換気・窓開け、感染防止対策ポスター・車内放送での案内、一部座席（運転手の近く等）の使用制限（バス）



県内鉄道・バス会社の利用者数、収入状況

・ 中小私鉄

休校・外出自粛の影響により、4月は前年比で約6～8割減

上信電鉄	利用者▲69.0%	収入▲63.4%
------	-----------	----------

上毛電鉄	利用者▲58.8%	収入▲54.7%
------	-----------	----------

わ 鐵	利用者▲82.6%	収入▲78.4%
-----	-----------	----------

・ バス会社

高速バス、貸切バスでは、4月の収入は前年比で約9割減

高速バス	3月：収入▲40%	4月：収入▲87%
------	-----------	-----------

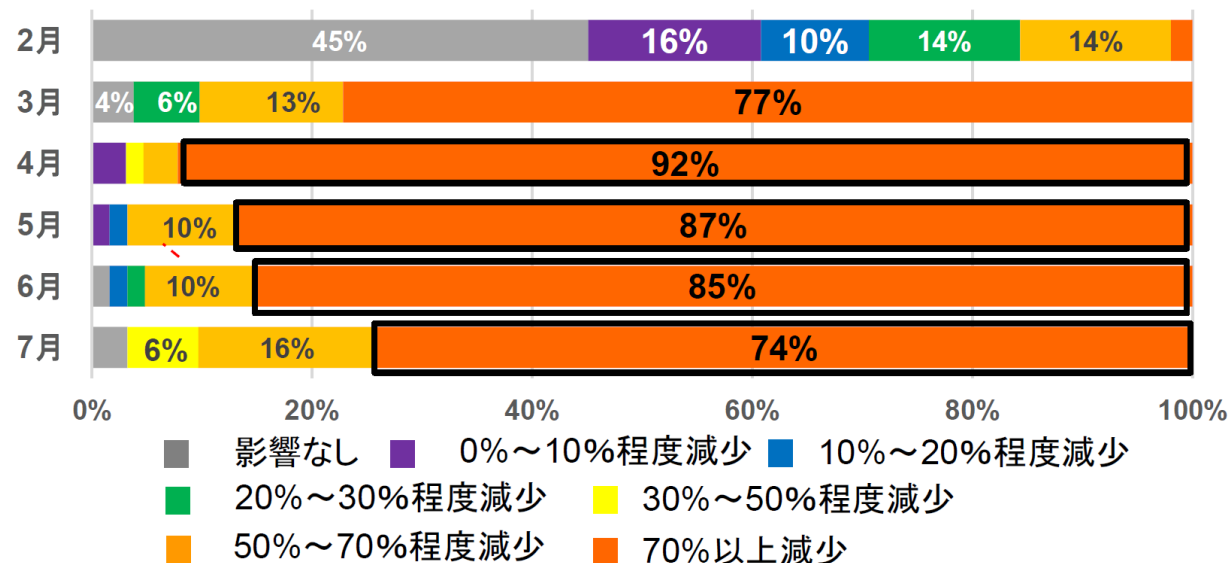
貸切バス	3月：収入▲75%	4月：収入▲87%
------	-----------	-----------

乗合バス	3月：収入▲30%	4月：収入▲62%
------	-----------	-----------

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

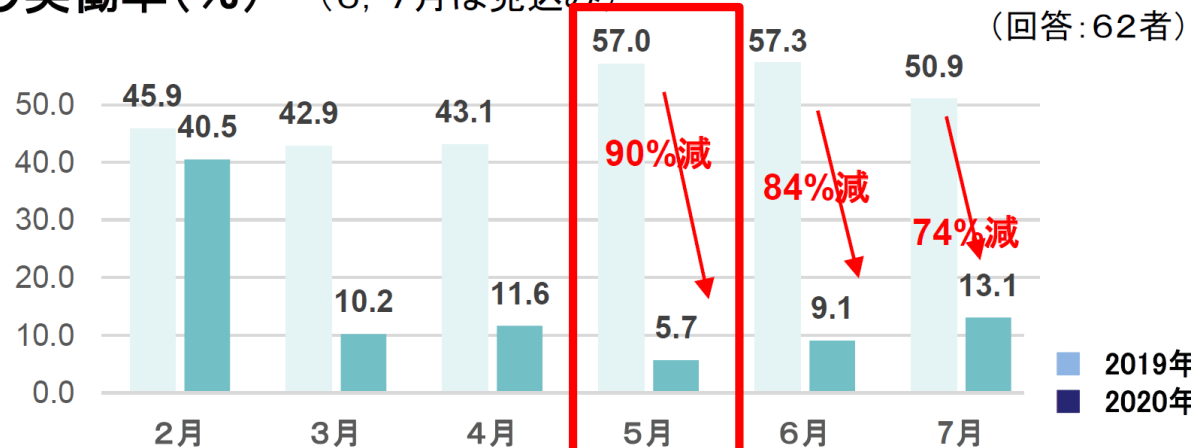
○運送収入が70%以上減少する事業者は、緊急事態宣言の発出後の4月・5月は約9割まで急増。6月以降も引き続き厳しい状況が続く見込み。
○車両の実働率については、5月は約6%まで減少。6月以降も約10%と依然として大半のバスが動かない見込み。
○国の支援制度については、資金繰り支援を約6割の事業者が活用しており、約3割の事業者が給付済み。雇用調整助成金を8割の事業者が活用しており、2割以上の事業者が給付済み。

○運送収入（前年同月比）（6、7月は見込み）（回答：62者）



貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
⇒前年の収入約480億円のうち、約9割の約430億円が減少
（業界全体の売上金額と、5月の減少率から推計）

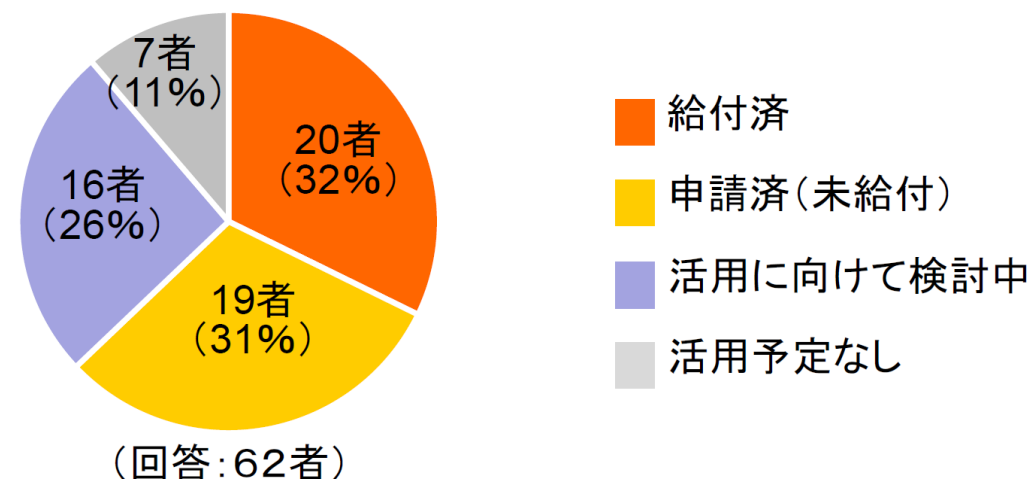
○実働率（%）（6、7月は見込み）



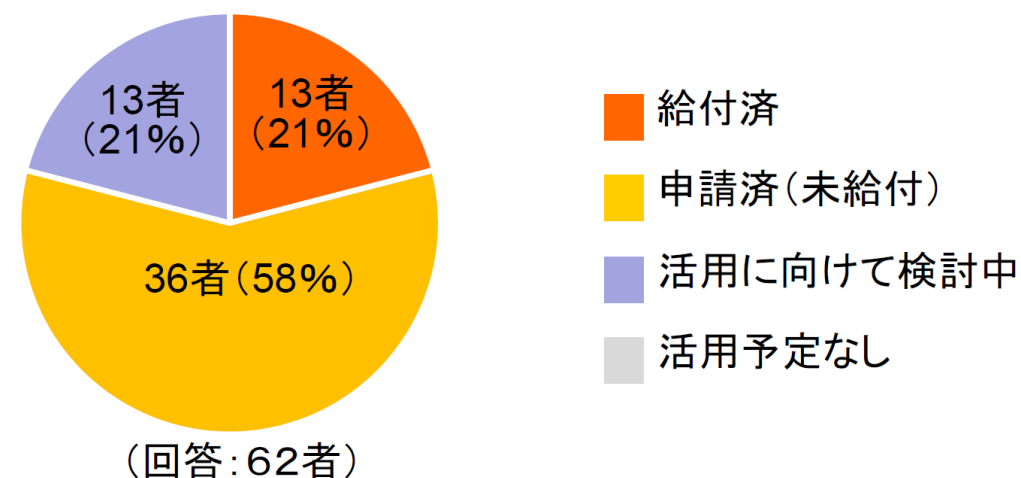
○国の支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】



1. コロナ禍による公共交通への影響

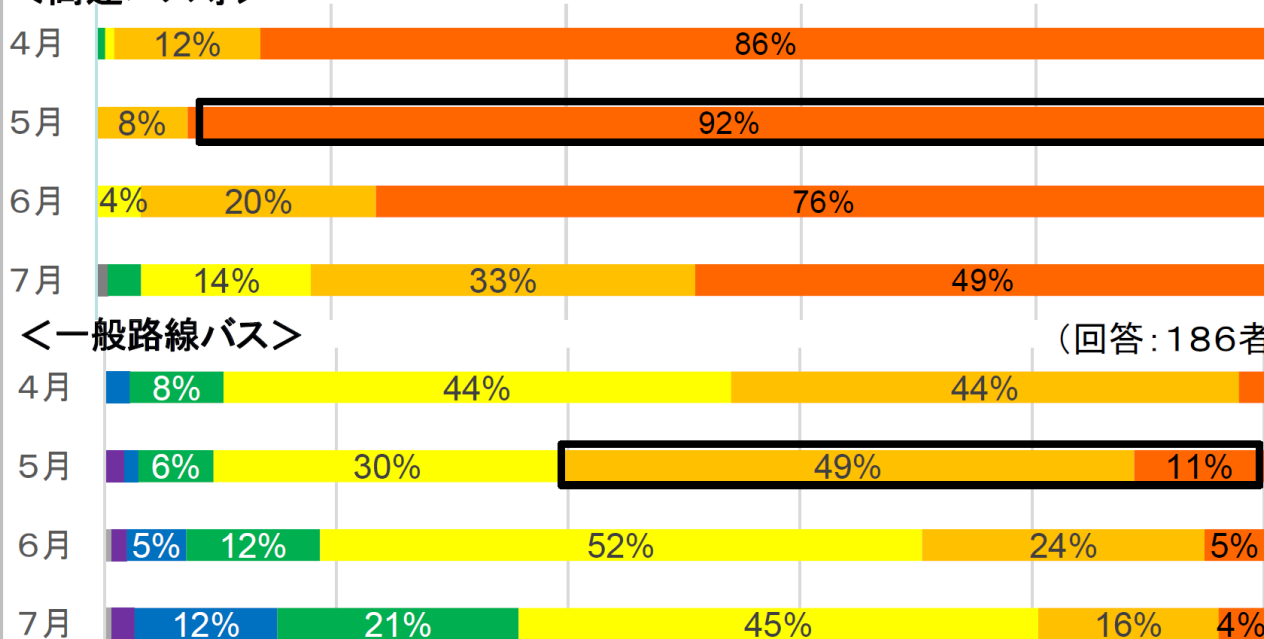
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）

- 高速バス等における5月の運送収入については、70%以上減少する事業者は約9割に及び、輸送人員も約9割の大幅な減少となるなど極めて厳しい状況。
- 一般路線バスにおける5月の運送収入については、50%以上減少する事業者は6割に達し、輸送人員も約5割の減少。6月以降も約4割の減少が見込まれる。
- 国の支援制度については、資金繰り支援を約4割の事業者が活用しており、15%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約4割の事業者が活用しており、6%の事業者が給付済み。

○運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）

<高速バス等>

（回答：130者）

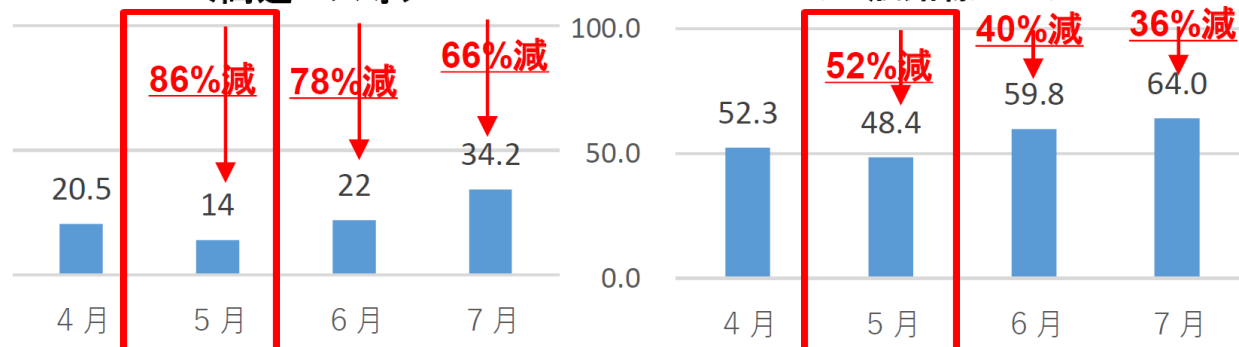


■ 影響なし ■ 0%～10%程度減少 ■ 10%～20%程度減少
■ 20%～30%程度減少 ■ 30%～50%程度減少
■ 50%～70%程度減少 ■ 70%以上減少

○輸送人員（前年同月比）（6・7月は見込み）

<高速バス等>

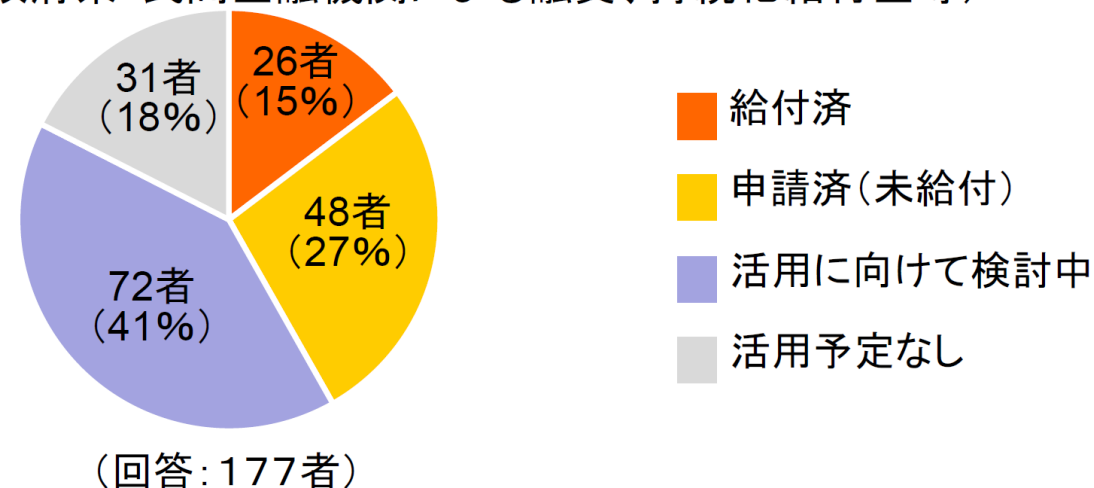
<一般路線バス>



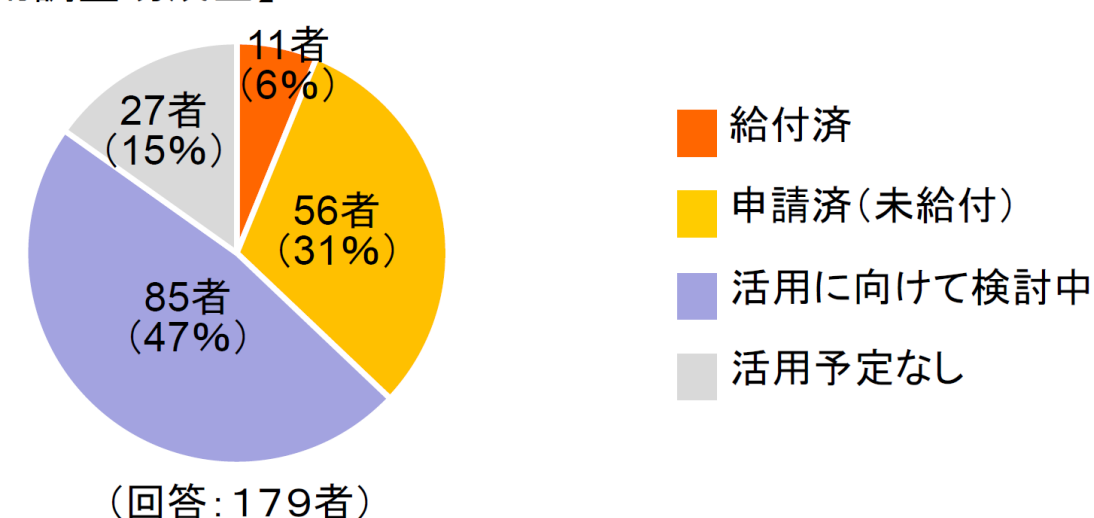
○国の支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】

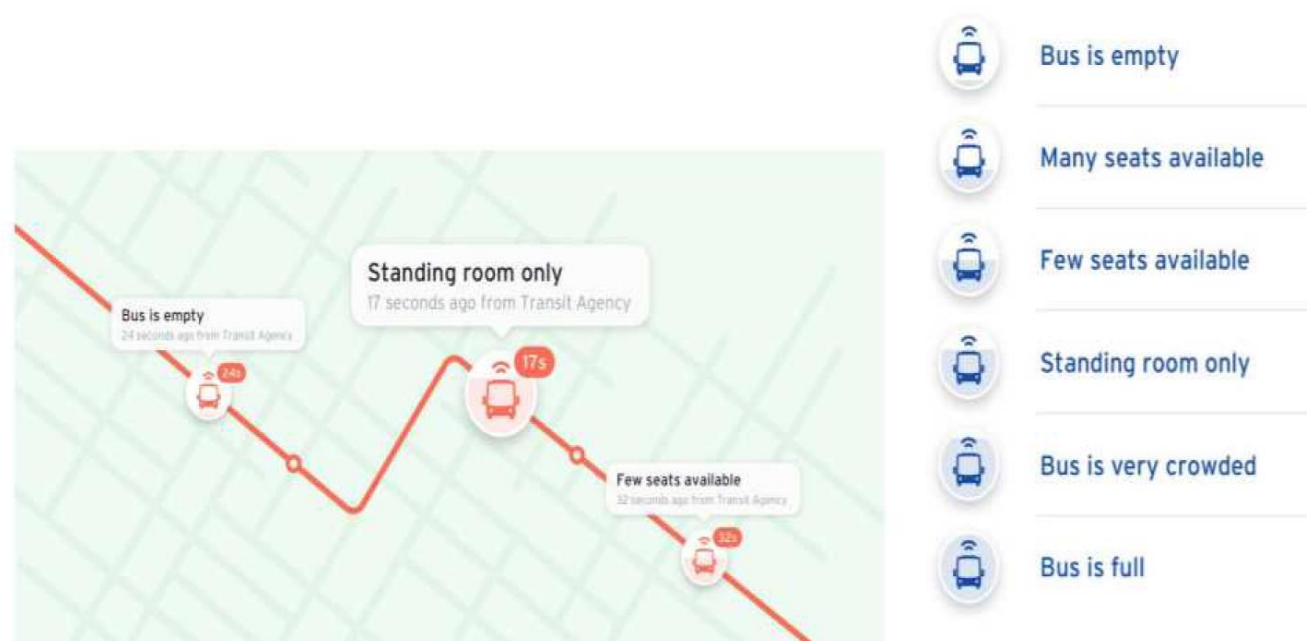


※調査方法：乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査。

○地域公共交通における感染拡大防止対策(国土交通省)【令和2年度2次補正予算:13,805百万円】

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。(補助率1/2等)

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 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
- 駅・ターミナルの衛生対策等



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)



バス運転席仕切りカーテン

2. 国、各自治体の公共交通支援策

○新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金(内閣府)

- 地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに実施する新型コロナウイルス感染症に対する対応等の事業に充当
- 具体的には、車両における抗菌・換気対策支援、3密を避けるための運行を行う場合の奨励金、環境性能や衛生面に優れた車両への導入支援のような使途を想定

24.公共交通(バス、鉄道、旅客船、航空等)支援事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、経営に大きな影響を生じている公共交通機関及び関連事業者に対して、3密を避けるための運行に協力する場合や、収束後に利用を喚起するために便数や施設等の利用環境を整える場合に、奨励金等により支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局地域交通課

25.地域公共交通機関の高度化支援事業

収束後の地域の移動を支えるため、経営に大きな影響を生じている地域公共交通機関に対し、他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、収束後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両・船舶への入替や施設管理の効率化等に関する取組に要する経費の一部を支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局交通政策課

○佐賀県

事業者支援
第5弾

「佐賀型 貸切バス・タクシー支援金」

観光

日韓問題、豪雨災害に続き、今回の新型コロナにより人の移動が止まり、壊滅的な大打撃を受けながらも将来の観光需要回復に向けて存続が必要な貸切バス・タクシー事業者に支援金を交付します。

現場の声



貸切バスにとって4、5月は書き入れ時。GWもキャンセルが相次ぎ、先行きが見通せない。

観光客が激減し、外出自粛の影響もあり、非常に厳しい状況



対象：県内貸切バス・タクシー事業者



貸切バス 1台につき



× 10万円 上限なし



タクシー 1営業所につき

× 20万円 上限なし



○青森県

企画政策部 交通政策課

地域公共交通基盤維持特別対策事業

475,862千円

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少により、地域経済及び県民生活に不可欠な地域公共交通を維持することが困難となっていることから、事業者・市町村と連携して、地域全体の交通ネットワークの維持や県民のくらしの足の確保を図るもの。

1 広域路線バス

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

3月の運送収入実績（対前年同月）

・広域路線バス各社（5社※）

運送収入▲3～35%

(2) 支援策

・対象事業者：広域路線バス事業者（5社※）

・補助金額：373,000千円
（新型コロナウイルス感染症の影響による減収分等）

※弘南バス(株)、岩手県北自動車(株)、十和田観光電鉄(株)、下北交通(株)、JRバス東北(株)

2 民営鉄道

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

3月の輸送実績（対前年同月）

・民営鉄道（2社※）

利用者▲41.1%

収入▲42.8%

(2) 支援策

・対象事業者：民営鉄道（2社※）

・補助金額：56,327千円
（安全運行に必要不可欠な鉄道施設等の維持補修に関する経費（国庫補助金を交付されていないもの））

※弘南鉄道(株)、津軽鉄道(株)

3 むつ湾フェリー

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

・4月～5月の予約が全てキャンセルとなり4月に運航再開できず
（冬季運休継続）

(2) 支援策

・対象事業者：むつ湾フェリー

・補助金額：46,535千円
（船体の維持に最低限必要となる経費）

○茨城県

地域公共交通緊急対策事業（新規）

【R2.6月補正予算額 385百万円】

政策企画部交通政策課鉄道・物流 G (029-301-2606)
地域交通 G (029-301-2604)

新型コロナウイルス感染症拡大により利用者が激減する中、県民の移動手段を確保・維持するため運行を継続している地域公共交通事業者（鉄道，バス及びタクシーの各事業者）に協力金を支給し，事業継続を支援します。

区 分	鉄 道	バ ス	タ ク シ ー
対 象	県内に路線がある 地域鉄道事業者（4社）	県内に自主運行系統がある 乗合バス事業者（9社）	県内のタクシー事業者 （約460社）
支 給 額	各地域鉄道事業者ごとに 運行経費の45日分（※）  ※ 感染拡大により大きな影響を受けた期間（令和2年3～5月）の概ね半分の日数	各自主運行系統（高速バス路線 を除く）ごとに一定の要件のも と，運行経費の45日分（※） 	車両保有台数に応じて定額 （5～40万円）支給  〔 令和2年3～5月の間，休業していた事業者 を除く 〕



群馬県令和2年度6月補正予算案

「ニューノーマル」実現予算

令和2年度6月補正予算案

～「ニューノーマル」実現予算～

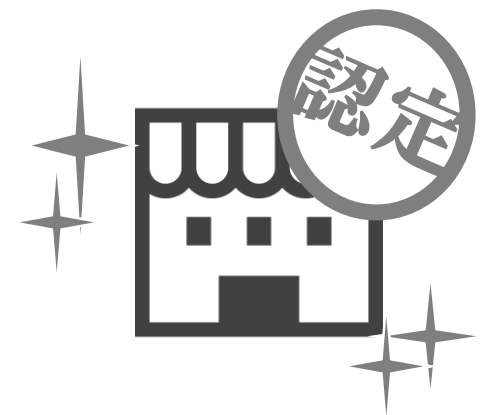
総額 394億3,210万円（一般会計）

- （1）第2波・第3波への備え**
- （2）本県産業のニューノーマル実現に向けた支援**
- （3）子供たちの学びの保障**
- （4）生活の不安への対応**

「ニューノーマル」実現予算概要

(2) 本県産業の ニューノーマル実現に向けた支援

- ・「新型コロナ安心安全のお店」**認定制度**
- ・**ニューノーマル創出支援**
(3以上の認定事業者等が連携したモデル的な取組を支援)
- ・**オンライン販路開拓支援強化** (バーチャル展示場の構築等)
- ・**乗合バス事業者感染症対策支援**



○新型コロナウイルスの第2波、第3波を見据え、乗合バス事業者が行うニューノーマル対応に向けた取組を支援

乗合バス事業者感染症防止対策費補助 30,204千円

- ・国2次補正予算と連動し、車内密度減少のための実証運行や車内の混雑情報を提供するシステムの導入経費等を補助

密集
回避

○ 事業内容

- ・地域公共交通における感染拡大防止対策に掲げられている補助対象経費の事業者負担分を県が支援

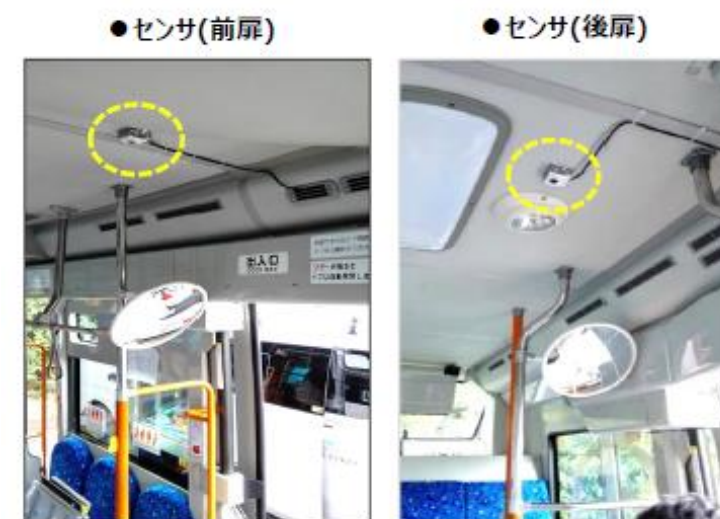
①車内密度減少のための実証運行

- ・乗合バスの車内密度減少のために増便等の対応を行う実証運行に係る経費



②混雑情報提供システムの導入

- ・混雑時の移動(密な行動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入



バス乗降センサーの例

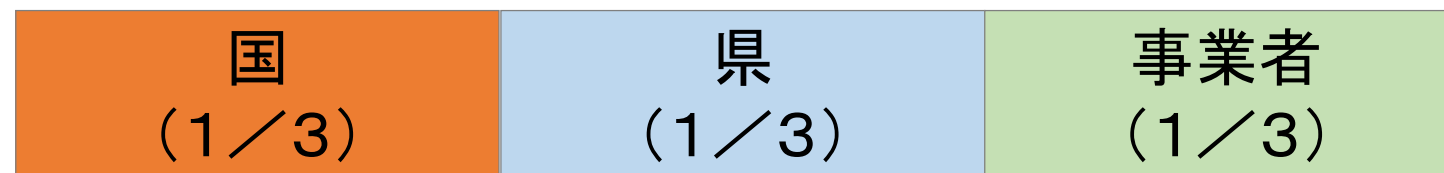
非接触型決済機器（ICカード）導入費補助 313,601千円

- 現金収受による接触や降車時の密集回避のため、乗合バスへのICカード導入経費を補助

接触
回避

1. 事業内容

(現行)



県の支援を2/3にかさ上げ

(拡充)



2. 県内の状況

- 県内でICカードが使えるのは、JRバス関東、朝日自動車、関越交通(2020年4月サービス開始)など

○中小私鉄3線（上信電鉄、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道）については、沿線自治体と支援策を協議中

●上毛電気鉄道・上信電鉄に対する「群馬型上下分離方式」による支援

一般的な上下分離方式は、運行主体(上)と線路等施設の保有主体(下)が別の経営主体となりますが、「群馬型上下分離方式」は、経営主体を分離しないまま、線路・電路・車両を社会資本とみなして、それらに係る施設整備費や維持経費などを、県と沿線市町村で負担して支援しています。

●わたらせ渓谷鐵道(第3セクター)に対する支援

県は安全対策に関する施設整備に対し、沿線3市は経常損失に対し負担して支援しています。

●R2年度当初
予算支援内容

事業者名	上毛電気鉄道(株)	上信電鉄(株)	わたらせ渓谷鐵道(株)
根拠計画	上毛電気鉄道 第Ⅴ期経営再建計画	上信電鉄 第Ⅳ期経営再建計画	わたらせ渓谷鐵道 第Ⅴ期経営再建計画
期間	2018年度～2022年度（5ヶ年）	2018年度～2022年度（5ヶ年）	2018年度～2022年度（5ヶ年）
支援内容	■輸送対策事業費補助 （ ・踏切保安装置の更新 ・鉄柱のコンクリート柱化 など ） 33,750 千円	■輸送対策事業費補助 （ ・CTC更新 ・PCマクラギ化 など ） 92,084 千円	■輸送対策事業費補助 （ ・車両更新 ・PCマクラギ化 など ） 131,295 千円
	■鉄道基盤設備維持費補助 （ ・線路 ・電路 ・車両 保存 ） 100,127 千円	■鉄道基盤設備維持費補助 （ ・線路 ・電路 ・車両 保存 ） 52,673 千円	
	計 133,877 千円	計 144,757 千円	計 131,295 千円
	 踏切保安装置の更新	 PCマクラギ化	 車両更新
支援 (補助) 団体	・国 ・群馬県 ・前橋市、桐生市、みどり市	・国 ・群馬県 ・富岡市、高崎市、 下仁田町、南牧村、甘楽町	・国 ・群馬県 ・栃木県 みどり市、桐生市、日光市

公共交通のマイナス要因

- ・リモート化、オンライン化による仕事、学業、買い物での外出減
- ・バーチャル体験の利用が拡大、実体験の減
- ・感染リスクの少ないマイカー移動への転換 など

リモート化、バーチャル体験で足りる？
マイカー依存で問題なかった？

公共交通のプラス要因

- ・リモートワークによる業務効率改善に伴う長期休暇の増加
- ・仕事場の多様化、マイクロツーリズムなど近距離移動の増
- ・混雑回避、住環境意識の高まりから、郊外・地方へのシフト など

合理的行動の志向、マイカー所有よりもシェア？
移住促進のチャンス？

- ・鉄道、バスは、対策を守れば感染リスクはほとんどない。

新型コロナにうつらない、
うつさないために、今、できること。

バス・電車・タクシーは、
この3つ

をみんなで守れば
感染リスクは
ほとんどありません!

監修:宮沢 孝幸 准教授
京都大学ウイルス・再生医科学研究所

1 常に
しっかり
換気!

これで(広義の)「^{エアロゾル}空気感染」
リスクはほぼゼロ!

2 「目・鼻・口」は
何が何でも
触らない!

これで「^{ウイルスの思いつき}接触感染」リスクは
ほぼゼロ!

3 お静かに…。
話すなら
小声で「マスク」!

これで「^{ウイルスの思いつき}飛沫感染」させる
リスクはほぼゼロ!

※身体が密着する程の「満員車両」は「換気・咳エチケット」の徹底が困難となり得ますのでお避け下さい。

もちろん、「**咳エチケット**」も大切です。★咳やくしゃみは手でおさえず、上着の内側や袖(そで)で覆いましょう。

発行:一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)

MY12

まとめ

- マイカー依存のままで、SDGs、環境負荷低減を指向する全世界的な動きに対応できるのか。
 - 公共交通は、高校生や高齢者などの大切な移動手段に変わりは無く、コロナ禍でも運行確保は必要。
 - これまでの公共交通で、ニューノーマルに対応できるのか。
-
- かしこく都市の空間と資産を活用する社会への転換こそ、持続可能な社会の実現
 - マイカーよりも公共交通、シェアリングへのシフト？
 - このままの公共交通で、マイカーから転換してもらえるのか。
 - 乗り心地も悪く、不便で、暑くて寒くて、辛いけど、公共交通は大事だから乗って残そう、という精神論利用促進でよいのか。

**ニューノーマルにふさわしい、快適な移動手段の提供
こそ、公共交通の利用促進**