

新型コロナ・ウィルスから 交通崩壊を防ぐための 緊急アピールと くらしの足・JCOMMとの連携

令和2年6月14日

全国路面電車ネットワーク運営委員長
NPO法人 公共の交通ラクダ会長
岡將男

シルクロード=電車自動車=スマホ
=コミュニケーションツール

人はつながりたい

人は珍しいものがほしい

欲しいものに付加価値

文化・遊び=付加価値

UD=共通の付加価値

人は繋がることによって経済価値を作ったきた
つまり文化が価値の源

コロナ禍後も変わらない価値観

新型コロナ・ウィルスによる**交通崩壊を防ぐための緊急アピール**

新型コロナ・ウィルスにより、**全国的な外出規制**が行われる中、地域の電車やバスは社会のインフラとしてほぼ**通常通りの運行**をしている。しかし、交通の現場は、感染リスクを抱えながら必死の運行をしつつも、春の新学期等の定期券販売をはじめ、観光客・買い物客の現金収入を失い、このままでは早晚、**各社は資金詰まり**を起こし、**各地で運行が困難**になる。

この緊急事態においても、**公共交通は生活インフラ**として通常どおりの運行を要請されている。**道路と同じく「公共財」**である以上、安全運行が困難になってからでは遅い。運行停止で困るのは一般市民である。

1. アメリカ連邦交通省が公共交通に対して250億ドル(約2兆7千億円)の支援を発表した様に、**資金面での全面的な公的な支援**を至急対応すべきである。
2. 事業継続が困難となった事業者は、**一時、国有化、公有化**も選択肢と考えるべきである。
3. 全国の交通事業者は、4月15日現在の前年対比**売り上げを公表**し、至急、**全国民に窮状をアピール**するべきである。

■報道各社におかれては、全国各地の路線バス事業の窮状を、是非とも調査・報道をお願いしたい。

2020-0417

全国路面電車ネットワーク運営委員長 岡将男

全国48団体が賛同

全国 人と環境にやさしい交通をめざす協議会(交通まちづくりの広場)
全国 NPO法人 エコエネルギーによる地域交通システム推進協会(AREEV)
全国 NPO法人 全国鉄道利用者会議
全国 クルマ社会を問い直す会
北海道 札幌LRTの会
北海道 NPO法人 ゆうらん
北海道 LRTによる人と環境に優しい街づくり研究会<札幌・帯広>
北見 石北沿線ふるさとネットワーク
函館 函館鉄道環境活動部(四季島の会)
八戸 八戸の歩き方<交通情報サイト>
八戸 八戸鉄道・バス研究会
秋田県 NPO法人 秋田内陸線沿線地域エコミュージアム会議
関東 持続可能な地域交通を考える会(SLTc)
関東 わたらせ渓谷鐵道市民協議会<桐生・みどり・日光>
栃木県 雷都レールとちぎ<宇都宮・芳賀町>
群馬県 上毛電鉄友の会<前橋・桐生>
群馬県 のりのり学会
群馬県 2015年からの生活交通をつくる会
前橋 交通からまちづくりを考える会前橋
千葉県 生活バスちばにう友の会<鎌ヶ谷・白井・船橋・印西>
東京 環境経済研究所
東京 世田谷交通研究会
東京 都電網研究会

横浜 NPO法人 横浜にLRTを走らせる会
横浜 横浜の公共交通活性化をめざす会
横浜 横浜交通まちづくり協議会
川崎 川崎の交通とまちづくりを考える会
富山県 呉西地区交通まちづくり市民会議<高岡・砺波・南砺>
高岡 路面電車と都市の未来を考える会・高岡(RACDA高岡)
高岡 戸出地区未来創造異脳種会議「戸出によつといで」
金沢 金沢・LRTと暮らしを考える会
金沢 LRTでつなぐ会
福井 NPO法人 ROBA(ふくい路面電車とまちづくりの会)
東海 天浜線サポーターズクラブ<掛川・森町・浜松・湖西・豊橋>
静岡 LRTで結ぶ会<清水>
いなべ 北勢線とまち育みを考える会(ASITA)
関西 NPO法人 KOALA<京都・大阪>
滋賀県 おおつ交通まちづくり推進会<大津・草津>
大阪 日本橋にトラムを通してにぎわいを進める会
大阪・堺 NPO法人 RACDA大阪・堺
堺 未来へつなごう!堺チン電の会
兵庫県 粟生線の未来を考える市民の会<三木・小野・神戸>
奈良 奈良LRT導入委員会
岡山 NPO法人 公共の交通ラクダ(RACDA岡山)
広島 路面電車を考える会
高松 鉄道模型グループ「ターミナル」
高知 高知の電車とまちを愛する会
沖縄 バスマップ沖縄

年	月	会社名	本社	車輦数	形態	引き受け先
1975	9	道南バス	北海道		会社更生法	
1983	8	川中島バス	長野		会社更生法	アルピコグループ
2001	12	コトデンバス	香川	70	民事再生法	ことでんバス
2002	9	東陽バス	沖縄	100	民事再生法	再建中
	6	那覇交通	沖縄	203	民事再生法	那覇バス(第一産業交通)
2003	8	九州産業交通グループ (天草交通、熊本産交、 熊本産交他)	熊本	608	産業再生機構支援	HIS-HS九州産交投資組合
		いわさきコーポレーション	鹿児島	397	産業再生法	分社化
2004	1	京都交通	京都	193	会社更生法	京都交通(日交)・京阪京都交通
	6	北都交通	北海道	67	民事再生法	――
		箱根登山鉄道	神奈川	139	産業再生法	分社化
		関東自動車	栃木	269	産業再生機構支援	ジェイ・ビー・ジェイ(ファンド)
		大分バス	大分	316	整理回収機構	西鉄、大分県ほか
		立山黒部観光	富山	40	産業再生法	立山開発鉄道
		国際興業	東京	834	産業再生法	――
2005	1	宮崎交通	宮崎	472	産業再生機構支援	雲海酒造他
	4	水間鉄道	和歌山	18	会社更生法	グルメ杵屋
	5	琉球バス交通	沖縄	281	民事再生法	琉球バス交通(第一産業交通)
		日立電鉄バス	茨木	155	産業再生法	――
2006	2	常磐交通自動車	福島	202	特別清算	グリーンキャブ
	6	中国バス	広島	161	整理回収機構	中国バス(両備グループ)
		全但バス	兵庫	142	経営支援要請	神姫バス
2007	12	アルピコグループ	長野	447	産業再生法	――
	4	福島交通	福島	487	会社更生法	みちのりホールディングス(ファンド)
		熊本電気鉄道	熊本	114	増減資実施	――
2008	11	西肥自動車	長崎	314	私的整理	親和銀行、西日本鉄道
	11	茨城交通	茨城	310	民事再生法	みちのりホールディングス(ファンド)
		琴平参宮電鉄	香川	38	整理回収機構	大川自動車
2009	5	岩手県北自動車	岩手	92	民事再生法	みちのりホールディングス(ファンド)
2009		東急グループ(宗谷バ ス、北海道北見バス、斜 里バス他)	北海道 長野	261	――	ジェイ・ウィル・パートナーズ(ファント
2012	10	井笠鉄道バス	岡山		事業清算	

■運輸部門の規制緩和は2002年

■それまでの破綻は、モータリゼーション、関連事業失敗など

■各社は本業の赤字を経営多角化で補填、しかし規制緩和と時価会計で破綻あいつぐ

■多くは地元経済界、銀行の支援で経営継続、しかし路線の大幅切り捨てが行われている

■毎年2000kmもの路線が廃止されている

■ファンドの経営は、補助金頼り、将来の地域の展開が描けない

規制緩和で全国
のバスは30社以上が
実質破綻し、崩壊し始めている

緊急アピールの背景

元々日本以外の国では、公共交通が民営で成り立つ国は珍しく、欧米先進国はすべて既に公営ばかりだ。だから日本だけが**阪急の小林一三のビジネスモデル**で成り立っていた。

- 電車バスの路線網を拡充して、郊外住宅を開発して
- 通勤通学需要を喚起し
- 拠点のデパートや郊外の遊園地など副業でも利益を上げる

そもそも**路線バスは40年間お客が減り続け**、新車も買えず、給料が安く、高齢化で転倒事故なども増え、**運転手不足で減便**が始まっていた。そこで現在**地域公共交通活性化再生法**の改正が国会通過した。

しかし今回、**収益を支えていた観光バスや高速バスが激減**している上での外出規制で、もはや**大手といえども全社経営危機**に陥る状態にある。地方鉄道各社・JR各社も同様である。だがもはやJR含めて、国民の最低限の移動環境を維持するための行動を取るほかは無くなった。何も手を打たなければ、8月末までには資金繰りに行き詰まって、即日運行が停止するバス会社も出るのではないか。

全国的交通崩壊の危機が伝わらない、事業者が危機だと言えない5つの理由

原因1 民間事業なので、信用不安が怖い

原因2 今まで行政の支援を沢山受けてきて、言いにくい

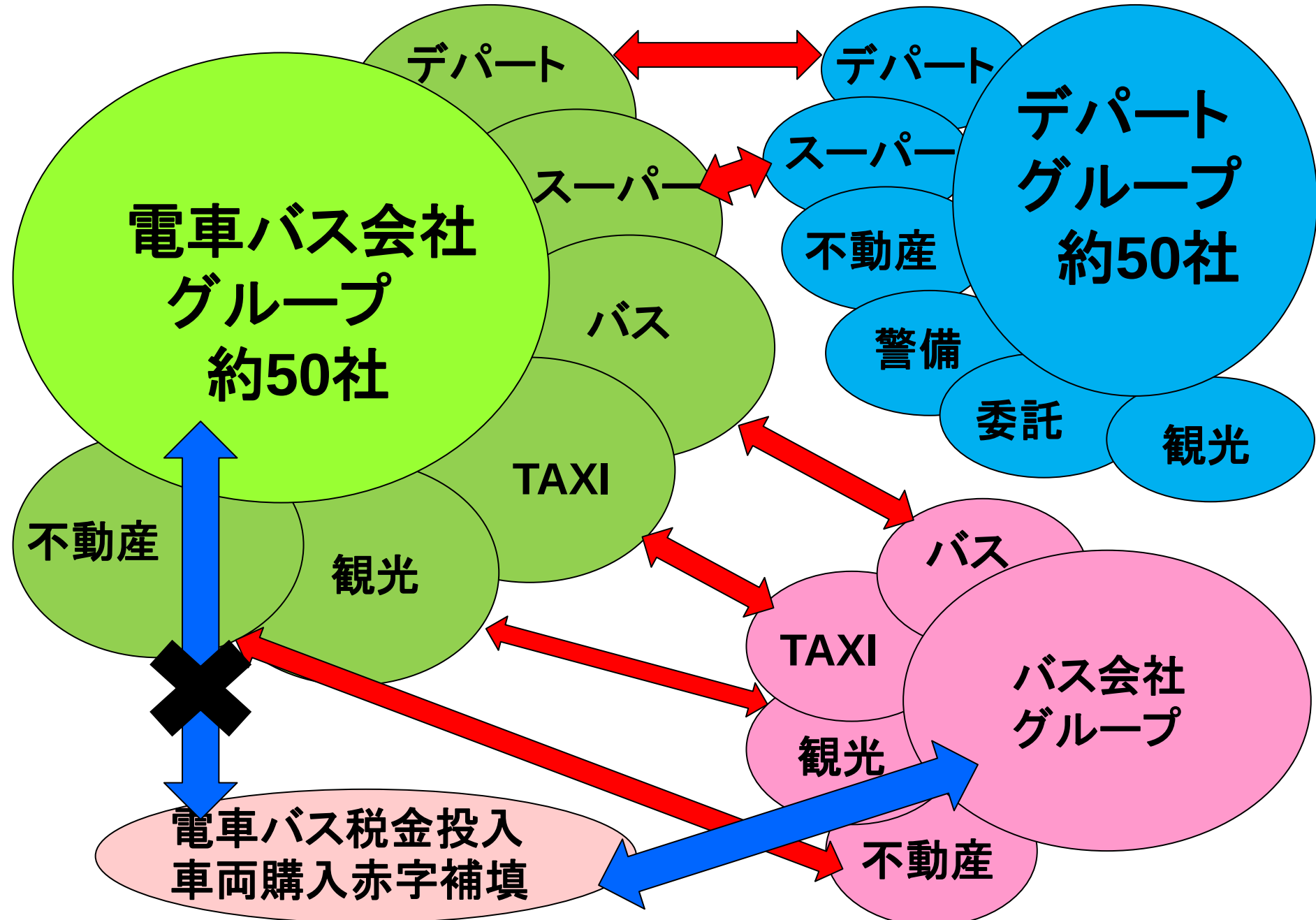
原因3 全業界が打撃を受けているので、自分たちだけ言えない

原因4 運輸局や国には財政支援など相手にしてもらえないと思ってる

原因5 民鉄協会、バス協会ともに地方には向いてくれないと思ってる

- 各地で交通を担っている事業者自身が危機を訴えないと、マスコミも社会も受け止めません。
- 勇気を持って、数字を示して、国民市民に訴えないといけません。

交通で食えない交通事業者と、税金投入を阻む財界事情



大手・中小鉄道事業者の多角化

■大手都市鉄道 鉄道の本業率平均20%

- 都市鉄道は利益率が20%程度と非常に高いので、利益は鉄道にかなり依存しています。
- 不動産・流通で人を住まわせて、鉄道で利益を上げるような構造。
- 東武2018年度 都市鉄道では鉄道中心で、鉄道の利益率が高い方
営業収益 連結6175億 鉄道1656億(27%) 流通2281億(37%)
営業利益 連結630億 鉄道375億(59%) 小売/ICT/メディア20億(3%)
- 東急2018年度 都市鉄道では多角化が進み、鉄道の利益率も低い方
営業収益 連結11574億 鉄道1561億(13%) 小売/ICT/メディア7031億(61%)
営業利益 連結819億 鉄道248億(30%) 小売/ICT/メディア171億(21%)

■地方鉄道 鉄道の本業率平均16%

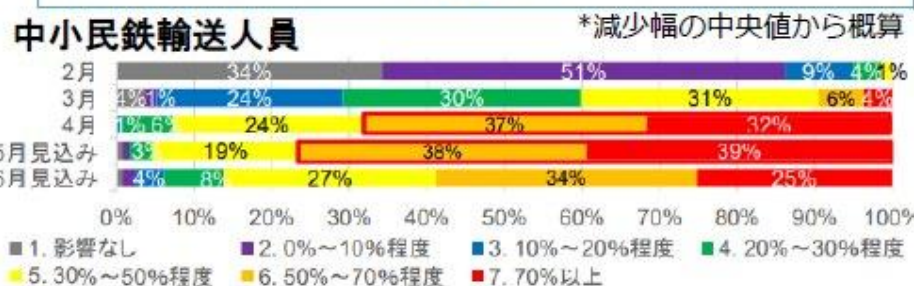
- 遠鉄・静鉄のような地方鉄道は、鉄道の利益率が低いか赤字なので、
- 売上・利益ともに他事業に依存しています。
- 鉄道でブランドを稼ぎ人を動かして、なんでもいいから地域で少しずつ利益を上げる構造。

全国の交通事業者の減収状況収集

- [コロナ禍・全国交通事業者影響調査](#) 全国路面電車NWホームページ
公共交通(電車バス)への影響の報道などを収集。
- [全国中小私鉄等のコロナ影響状況](#) 随時更新 RACDA大阪・堺調べ
- **新型コロナウイルス感染症の拡大と政府による自粛要請が 公共交通に与える影響試算 4/30 JCOMM**
 - コロナ禍で公共交通は最低3.5兆円の減収と試算
- [交通事業者、半数が倒産危機8月までに](#) 5/27 共同
[JCOMMアンケート](#)の威力は絶大
- [中国地方公共交通コロナ減収試算](#) 5/26 呉高専HP
- [地方生活交通のコロナ赤字346億円/月で経営危機！](#)
 - 4月から半年2076億国の支援提言— 地公研 新着 5/26

都市間/観光は8割以上、都市内は約6割減

交通手段	4月実績	指標
航空(国際)	97% ↓	輸送人員
航空(国際)	86% ↓	輸送人員
新幹線	約9割 ↓	輸送人員
大手民鉄	約6割 ↓	輸送人員*
中小民鉄	約6割 ↓	輸送人員*



出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症に伴う 関係業界の影響について
(令和2年4月30日時点まとめ)

<https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001344502.pdf>

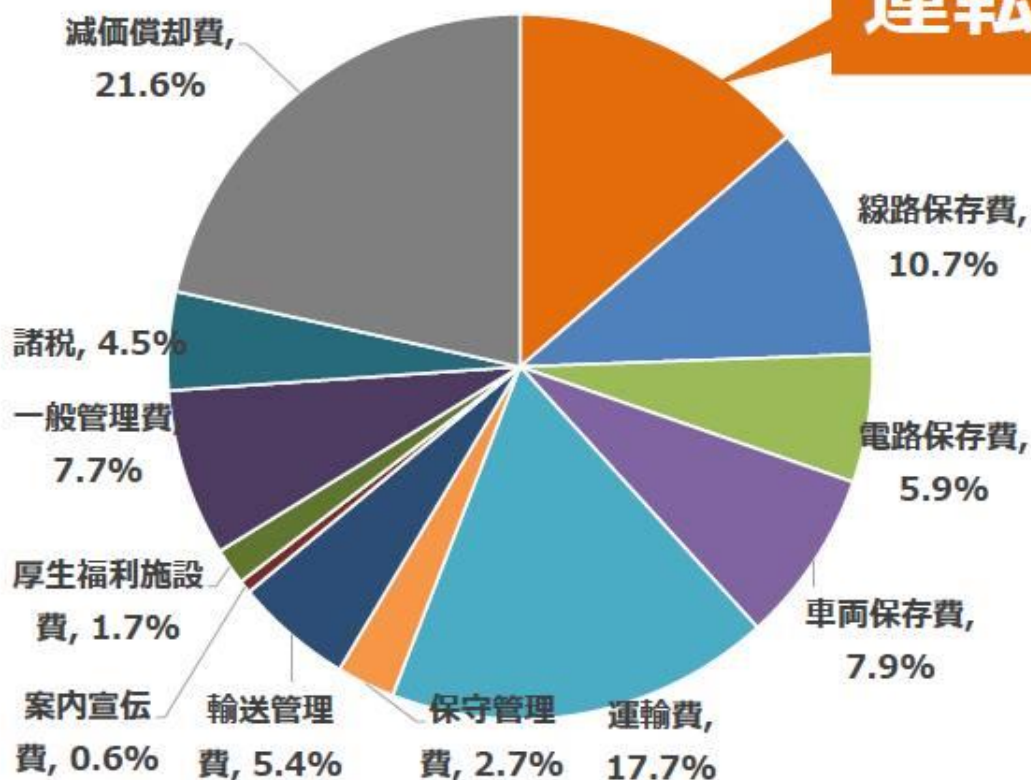
交通手段	4月実績	指標
貸切バス	7割以上 ↓	運送収入*
乗合バス	約6割 ↓	運送収入*
タクシー	約5割 ↓	運送収入*
外航旅客船	運休	運送収入
内航観光船	7割以上 ↓	運送収入*
内航その他	約7割 ↓	運送収入*

乗合バス運送輸入
(前年同月比)
回答52社



鉄道は3割減便でも運転費減は4%

運転費：13.7%

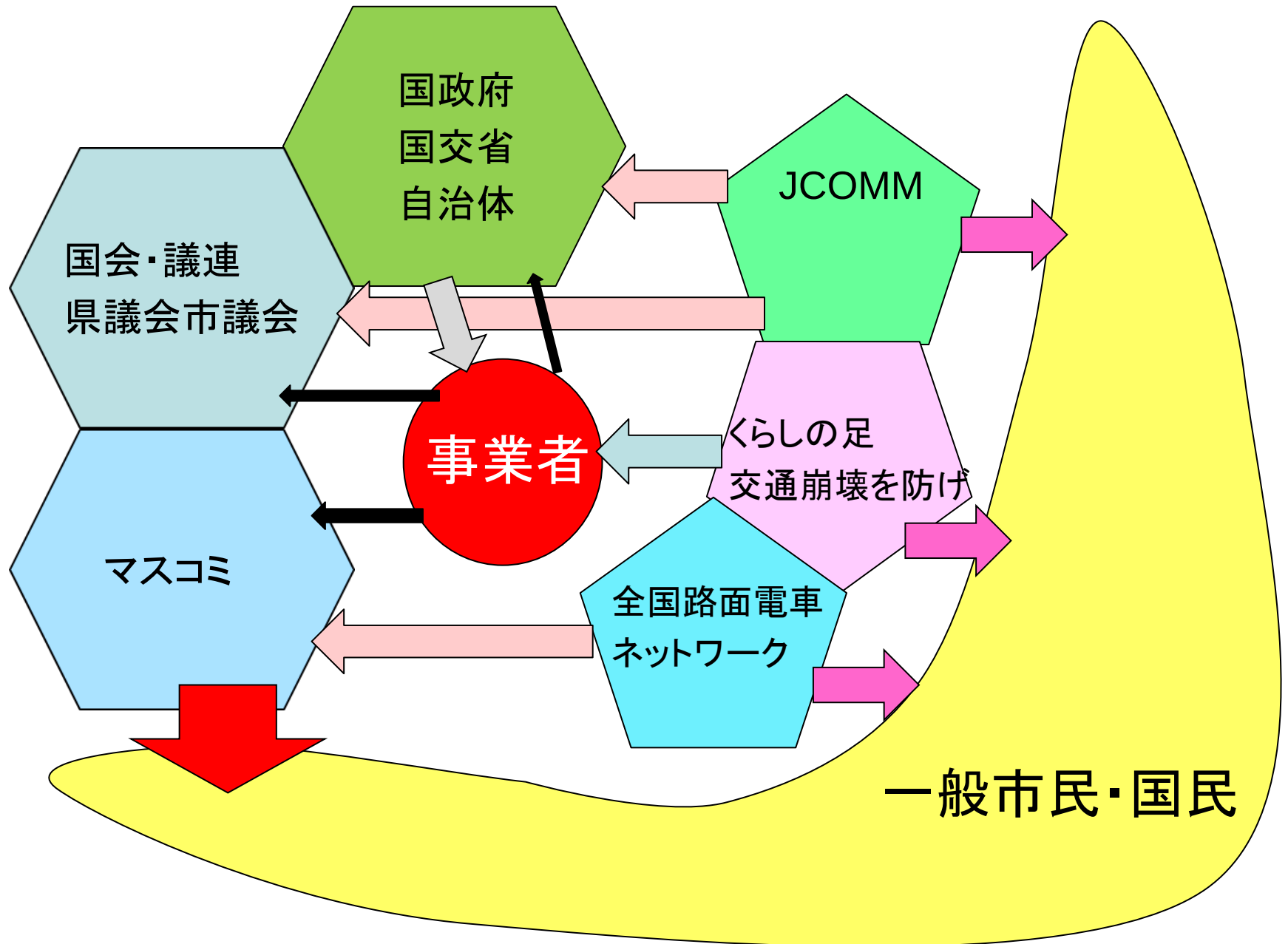


3割減便しても
 $13.7\% \times 0.3 = 4.1\%$

駅員などの削減を合わせても
数%のコスト減に留まるだろう

国土交通省 鉄道統計年報(H28)より作成

3ネットワーク連携の呼びかけ



4/24・5/29 緊急フォーラム くらしの足など中心、Zoom1000人会議

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！～



伊藤昌毅(東京大学)	金高博史(安栄観光)	加藤博和(名古屋大学...)	清水弘子(かながわ...)
大野慶太(全国子育て...)	大井元輝(北海道開...)	井原雄人(早稲田大...)	神田佑亮(興工業高...)
髙井直樹(国土交通...)	森慶太(RACDA)	太田恒平(トラフィック...)	成定竜一(高速バスマ...)
梅田圭介(日本海コン...)	諸星賢治(トラフィック...)	谷田良新(バスマップ...)	岡村敏之(東洋大学)

5/15/3:20:05

緊急メッセージ

1. 政府（中央&地方）による**3.5兆円規模の迅速支援**により交通崩壊はストップできます

- 新型コロナの影響による交通事業者減収額は少なくとも3.5 兆円
- 8月中旬までに約半数の事業者が倒産の危機
- 地方創生臨時交付金（3兆円）の活用がポイント：観光・飲食＋移動をセット

2. 人々の「**公共交通に対するリスク認識**」の**適正化**で交通崩壊をストップできます

- 「目口鼻」は何が何でも触らない！お静かに..話すなら「マスク」！常にしっかり換気！

3. 公共交通の復活は「**社会・経済の復活**」のシンボルです。

- 「公共性」の復活には、公共交通(Public Transport)利用の回復が重要
- 社会資本政策の中で、わが国で多くの蓄積があるモビリティマネジメントの活用を図るべき（外出回復のためのMM）
- Beyondコロナの交通サービスヘシフト：交通ニューディール、交通制度の立て直し

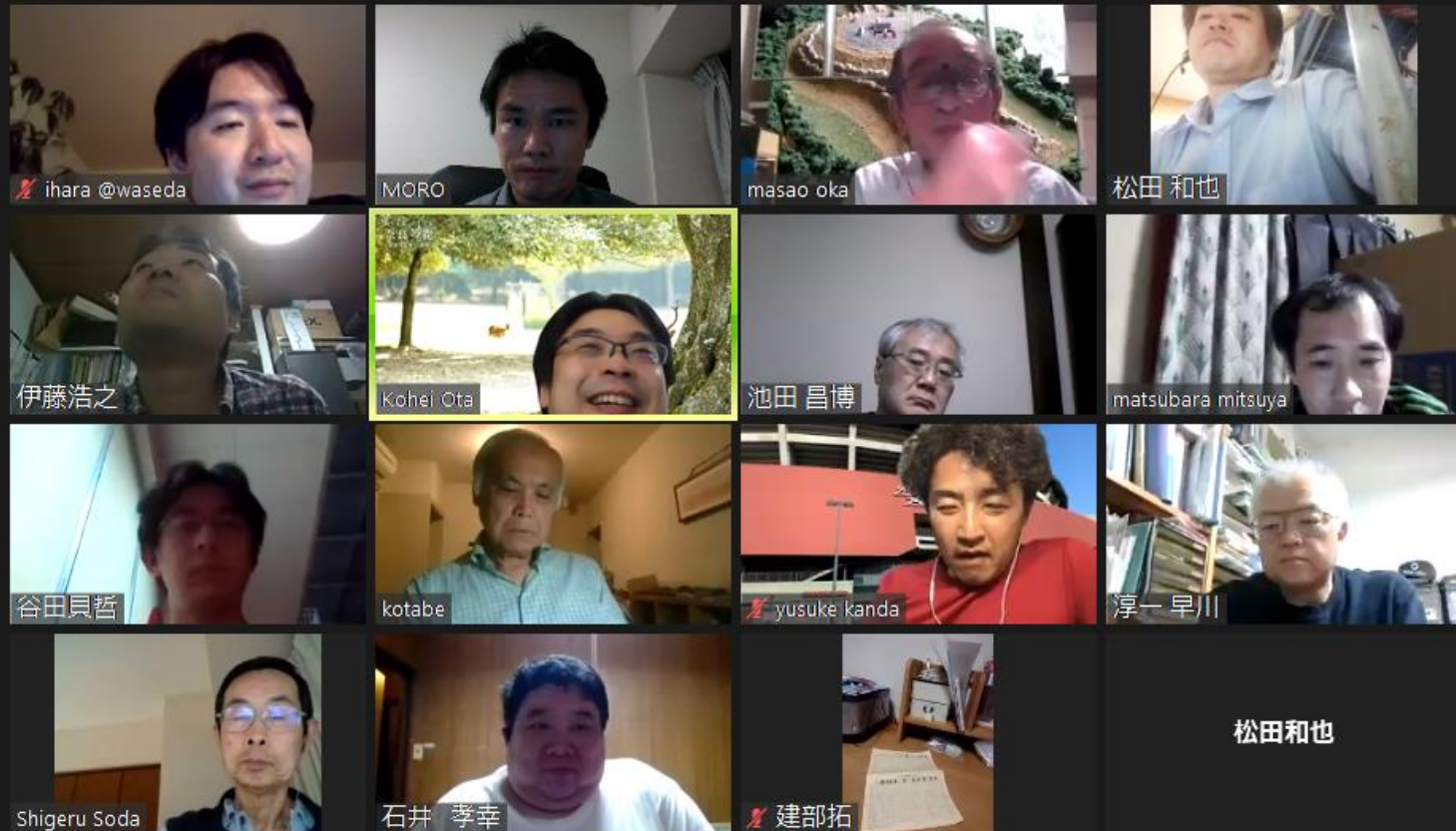


JCOMM

Japanese Conference On Mobility Management

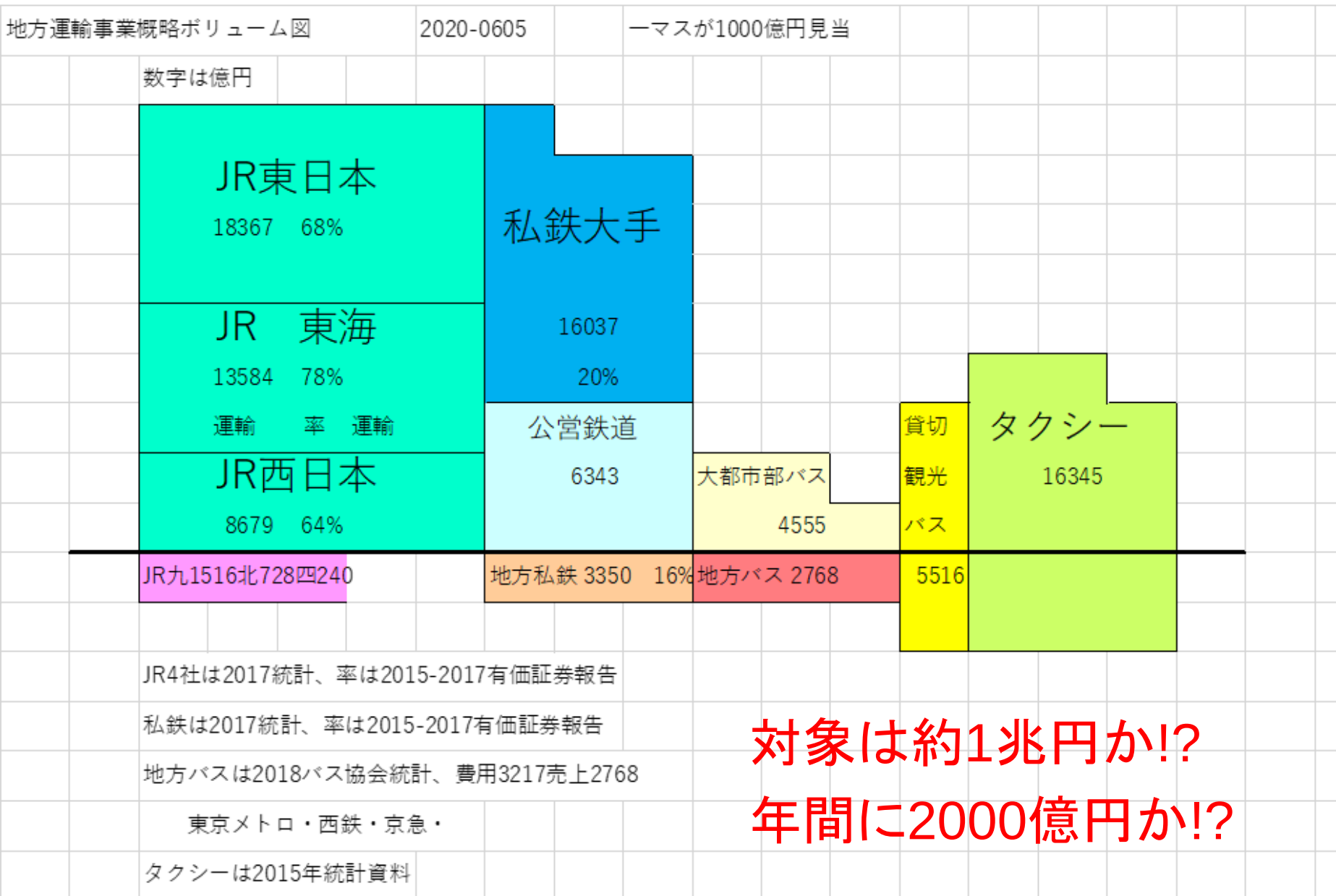


毎週火曜日のRACDA拡大幹部会を 全国路面電車ネットワーク情報交換会に



森

我々が支援すべき事業者の規模感



対象は約1兆円か!?
年間に2000億円か!?

国の経済支援

Go To キャンペーン
1.68兆円

感染防止対策
138億円

当面これに賭けるしかない

地方創生臨時交付金
1+2兆円

Go To キャンペーン事業
令和2年度補正予算案 1兆6,794億円

事業の概要
●新型コロナウイルスの感染拡大は、観光業の低迷や、外出の自粛等の影響により、地域の多様な産業に対し大きな被害を与えています。

●そのため、新型コロナウイルス感染症の流行収束後には、日本国内における人の流れと街のさかみを創出し、地域を活性化するための需要喚起が必要です。

●（本邦は、感染防止を徹底し、雇用・経済・事業の継続を最優先に取組むと共に）今夏の感染度の流行収束において、甚大な影響を受けている観光・運輸業、飲食業、イベント・エンターテインメント業などを対象とし、購買を促進した官民一体型の需要喚起キャンペーンを講じます。

●新型コロナウイルスの影響を受け、地域における需要喚起と地域の活性化を図ります。

条件（対象者、対象行為、補償率等）
国 → 地方自治体 → 事業者 → 消費者
（※1.68兆円は、国・地方自治体・事業者の3者間で分担）

地域公共交通における感染拡大防止対策
【令和2年度2次補正予算 13.8億円方向】

地域の生活や経済活動を支えるために確保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施事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船体・航空機における拭拭・拭拭ウイルス対策
- 給付用マスク等の設置
- バス・運転等仕掛け・乗降機等の設置
- 混雑時の移動（密な移動）回数を目的としたリアルタイム情報提供システム導入
- 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運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業

- 公共交通事業者（地域鉄道）
- バス事業者（地域バス）
- 観光バス事業者（観光バス）
- 航空事業者（航空線）
- 新設運送事業者（特定非営利活動法人等を除く）

補償率

- 1/2等

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金
～脱コロナに向けた協生支援金～

新型コロナウイルス感染拡大を防止するとともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し、地方創生を図るため、緊急経済対策の全ての事項についての対応として、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、『新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金～脱コロナに向けた協生支援金～』を創設する。

1. 補正予算計上額 1兆円
2. 所管 内閣府（地方創生推進室） ただし、各府省に移し替えて執行
3. 交付対象等
(1) 交付対象：実施計画を策定する地方公共団体（都道府県・市町村）

損失補償
はNG

◆事業者等への損失補償

事業者等に対する施設の使用の制限、物の開催の制限等の要請・指示に伴い生じる損失を補償する目的で行う支出経費には、交付金を充当しないこと。

生活交通向けではない

2桁小さい
物理・情報策が中心
混雑緩和の運行は「実証」

1,741市町村・47都道府県が
109の事業から交通に振り向け、
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

コロナ禍で生活交通維持に社会的投資をする合意形成は今、地域に任されている。

人生35年／85年は電車バスが必要

We use public transportation 35years/85years

20歳車購入

70歳免許返上



車購入までは、公共交通が必要

成人も飲酒時や障害を持てば公共交通が必要

70歳以上は免許返上すれば、公共交通必要

福祉として公共交通の整備