


コロナ禍と公共交通



くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会主催

くらしの足をなくさない!緊急フォーラム —新型コロナウイルスによる交通崩壊を止めろ—

2020年4月24日(金) 14:00~17:00
多数のご参加ありがとうございました

YouTubeにてアーカイブ配信中です

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会主催

続・くらしの足をなくさない!緊急フォーラム —新型コロナウイルスによる交通崩壊をみんなで乗り越えよう!—

2020年5月29日(金) 14:30~17:30
YouTubeより配信

「くらしの足をなくさない! 緊急フォーラム」 オンラインで開催

<https://zenkokuforum.jimdofree.com/>
にて録画視聴・資料閲覧可能

4/24 : 1,000人が登録

- 川鍋一郎・全タク連会長があいさつ
- 現状の整理、当面の危機をどう乗り切るか議論
- 提言「社会崩壊を招く『交通崩壊』を防ごう!」を作成し、国土交通大臣に提出、業界団体から賛同

5/29 : 820人が登録

- 赤羽一嘉・国土交通大臣(録画)、藤井直樹・国土交通審議官があいさつ
- 感染防止策、事業者支援策を中心に議論
- 主体別行動マトリックス「withコロナ環境での『おでかけの足』確保に向けた枠組」を公表

この種のフォーラムは初。オンラインもかなり早い取組

「緊急に必要」と

社会に対して訴えていかなければならないこと

1. 「くらしの足」が**危機的**であり、いったん失えば**戻すのは困難**
 - このままだと、収束後に元通りの運行はできなくなる可能性が高い
 - そうなれば、外出が自由になっても、実質的に外出が制約される人が多数出てしまう
2. 現段階でも**確保すべき**「くらしの足」があり、移動中の乗客や職員の**感染防止**が必要
 - 社会を維持するために働いていただいている方が、そのために安全に移動できるようにしなければならない
3. そのために、「くらしの足」確保維持への**公的支援**が必要
 - 現状の制度では対応できないところがあり、一刻を争う

「後」でなく、とりあえず「今」に集中
「主張」「要求」の前に「現状」「問題」を知ってもらう

第10号 令和2年5月19日

いとと考えてございます。

○上月良祐君 郵送なんて言っていましたけど、このオンラインの世界ですよ、そういうことをしなくても済むように、至急ちゃんと手だてを取ってくださいね。これから第二波が来るかもしれません。まあ、今回の波の、小さな波じゃなくて、もっと例えば変異して強毒化した第二波が来るかもしれません。そういったことも考えて、今回少し収まっている間に、次に向けて、次を意識して準備をきちんとしていくことが重要だと思いますので。

今のお答えも、まあ正直言って物足りないところがあって、考えてあんたらやりなさいという感じで、それでいいよ、そういうふうにやってくれという感じなんだけど、そうじゃなくて、やはりもう少し、地方運輸局もあるわけだから、そういったところがきちんと、まあ何というのか、まさに寄り添うような形を取ってあげないと、責任もあんたらだよという感じになっちゃうんですね。だから、僕はそれがどうなんだと。規制中心でやり過ぎちゃ駄目なんじゃないかということを行っているので、そこはもう何度も申し上げていますけれども。

ゴールデンウィークの前に、千人がオンラインで参加した公共交通機関の会議があったんですね、御覧になったかどうかわかりませんが、四時間以上だったと思います。僕も全部見せてもらいましたけど、実に真摯な議論がされていて、何百の意見が出て、全部の意見が目を通しました。そういった声をしっかり聞いていただきたいというふうに思います。

実は、私、不安斂強会の事務局の一員として仕事をさせていただいておりますけれども、現地を見に行き一生懸命アレンジするときにごく感じたことがありまして、実は、本当に厳しい場所というのは見にくいんだということを感じました。やって、調整するとき、もう見てほしくないというような声で、政治なんか嫌いだから見に来てくれなくていいみたいな声があったりして、本当に厳しいことを見るその姿勢を忘れちゃ駄目で、悪いなりに頑張っているところばかり見ていたら、やっぱり本当の判断をいうふうには私は思います。

是非、例えば今回も、医療の本当最前線の現場というのは、想像はしますよ。でも、その想像をはるかさだだと思いますし、この公共交通機関を支える現場も本当大変だと思うんですよ。だから、思いを致してを、皆さんの声をしっかり聞いていただきたいというのは、これはもう西村大臣も始め各省の皆さんに是をしたいというふうに思っております。

参議院
第201回国会
内閣委員会

第201回国会
【5月】

2020年5月19日 第10号

2020年5月12日 第9号

令和2年度補正予算（第2号）の概要

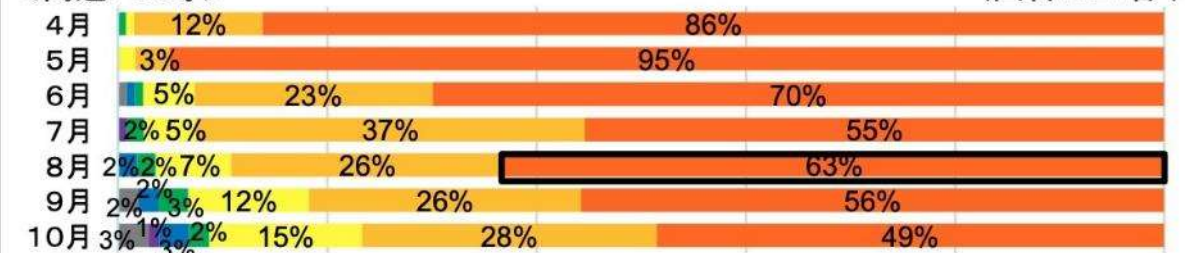
1. 新型コロナウイルス感染症対策関係経費	318,171億円
(5) その他の支援	47,127億円
① 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の拡充	20,000億円
② 低所得のひとり親世帯への追加的な給付	1,365億円
③ 持続化給付金の対応強化	19,400億円
④ その他	6,363億円
・持続化補助金等の拡充 [1,000億円]	・農林漁業者の経営継続補助金の創設 [200億円]
・文化芸術活動の緊急総合支援パッケージ [560億円]	・自衛隊の感染症拡大防止・対処能力の更なる向上 [63億円]
・地域公共交通における感染拡大防止対策 [138億円]	・個人向け緊急小口資金等の特例貸付 [2,048億円]
・教員、学習指導員等の追加配置 [318億円]	・教育ICT環境整備等のための光ファイバ整備推進 [502億円]
・学校再開に伴う感染症対策・学習保障等 [421億円]	
・スマートライフ実現のためのAIシミュレーション事業 [14億円]	
(6) 新型コロナウイルス感染症対策予備費	100,000億円
2. 国債整理基金特別会計へ繰入（利払費等）	963億円
3. 既定経費の減額（議員歳費）	▲20億円
補正予算の追加歳出計	44
	319,114億円

国の二次補正予算への
補助制度盛り込み、
地方創生交付金の
メニュー提示・宣伝
にもつながる

公共交通事業の回復は遠い (路線バス・貸切バスの例)

○ 運送収入 (前年同月比) (9・10月は見込み)

< 高速バス等 > (回答: 121者)

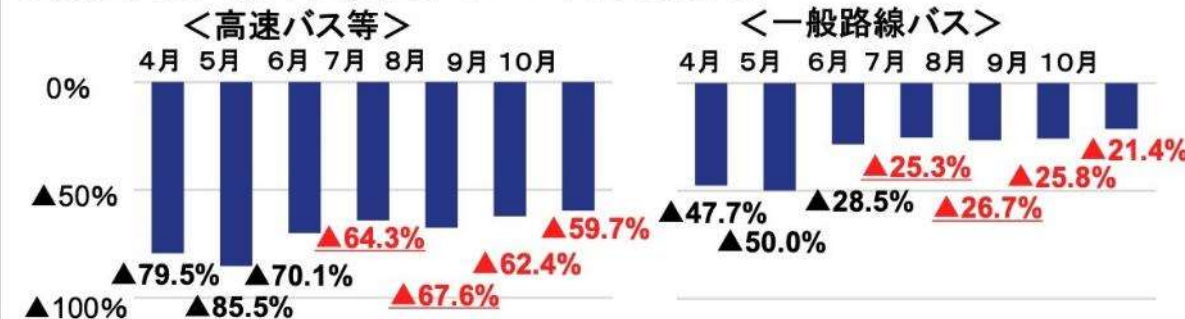


< 一般路線バス > (回答: 174者)

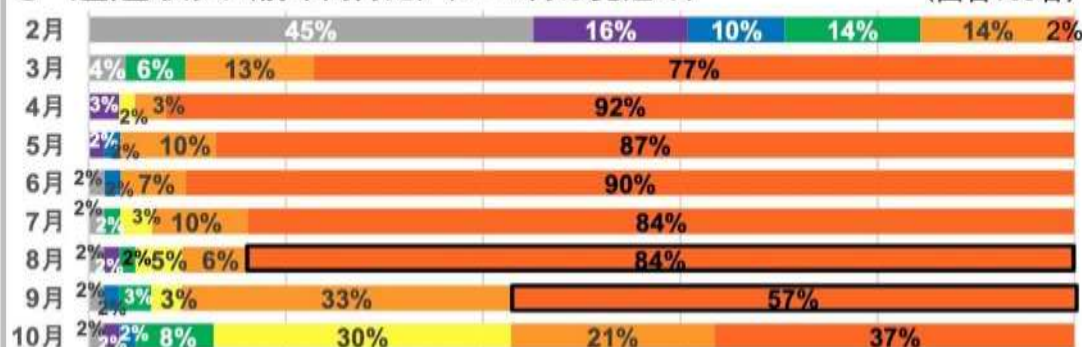


■ 影響なし ■ 0%~10%程度減少 ■ 10%~20%程度減少
 ■ 20%~30%程度減少 ■ 30%~50%程度減少
 ■ 50%~70%程度減少 ■ 70%以上減少

○ 輸送人員 (前年同月比) (9・10月は見込み)



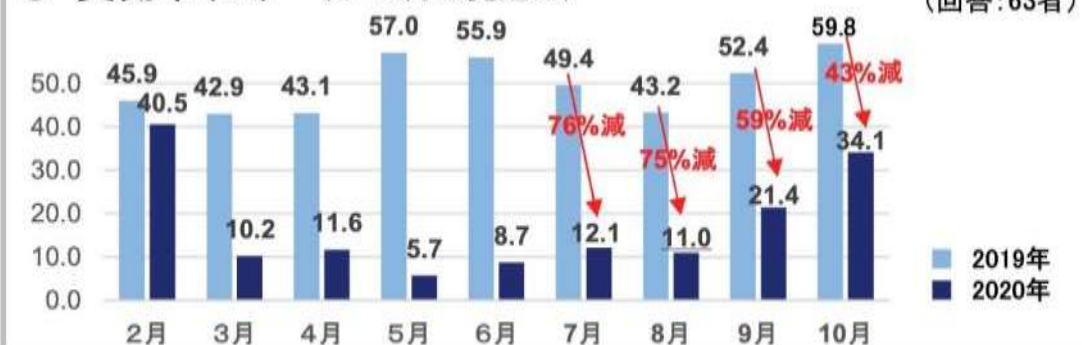
○ 運送収入 (前年同月比) (9・10月は見込み) (回答: 63者)



■ 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

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8割の約400億円が減少
 (業界全体の売上金額と、8月の減少率から推計)

○ 実働率(%) (9・10月は見込み) (回答: 63者)

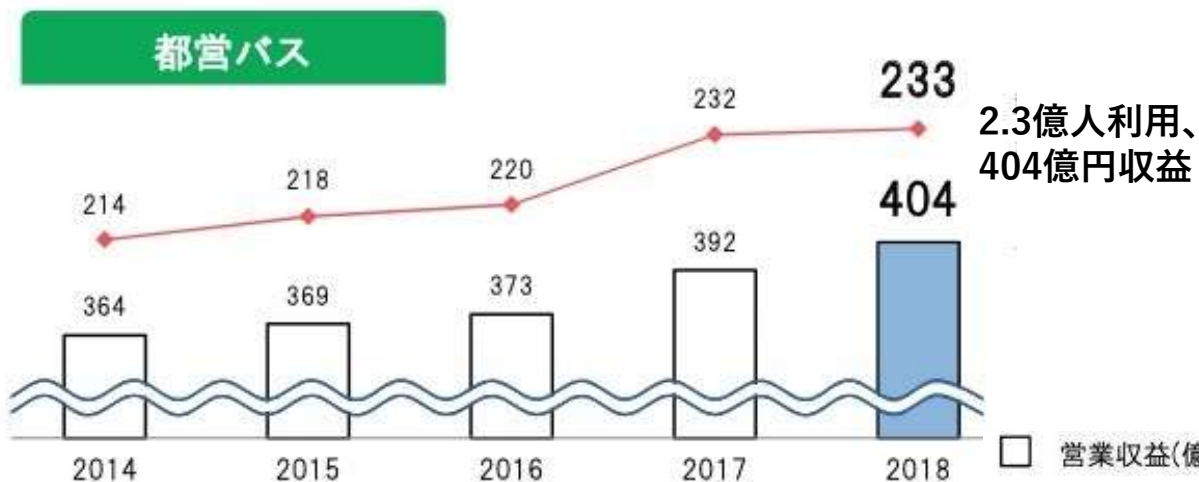
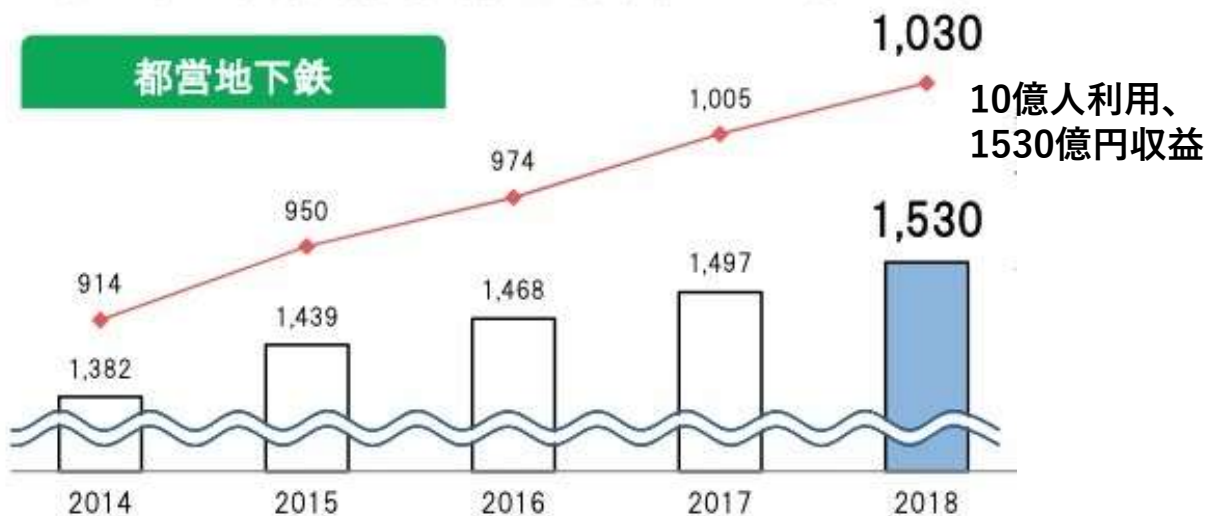


※調査方法: 日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施

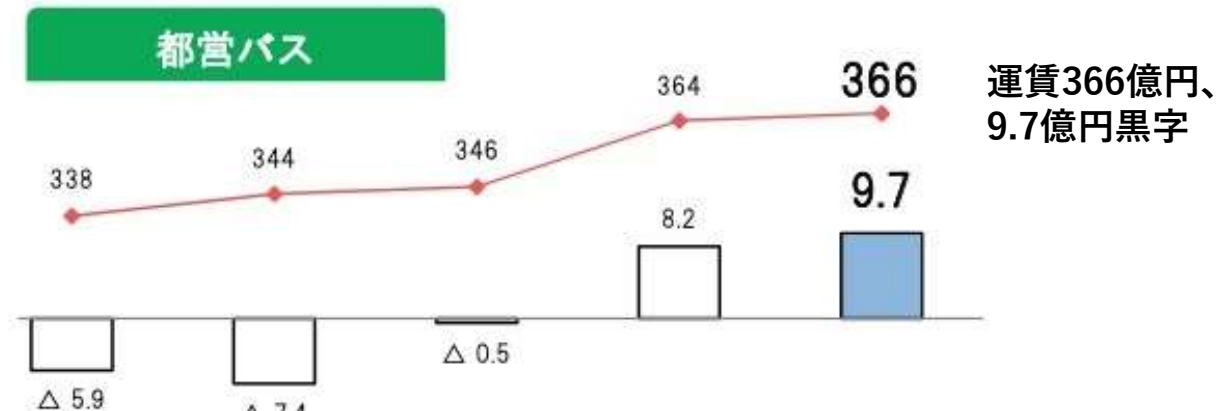
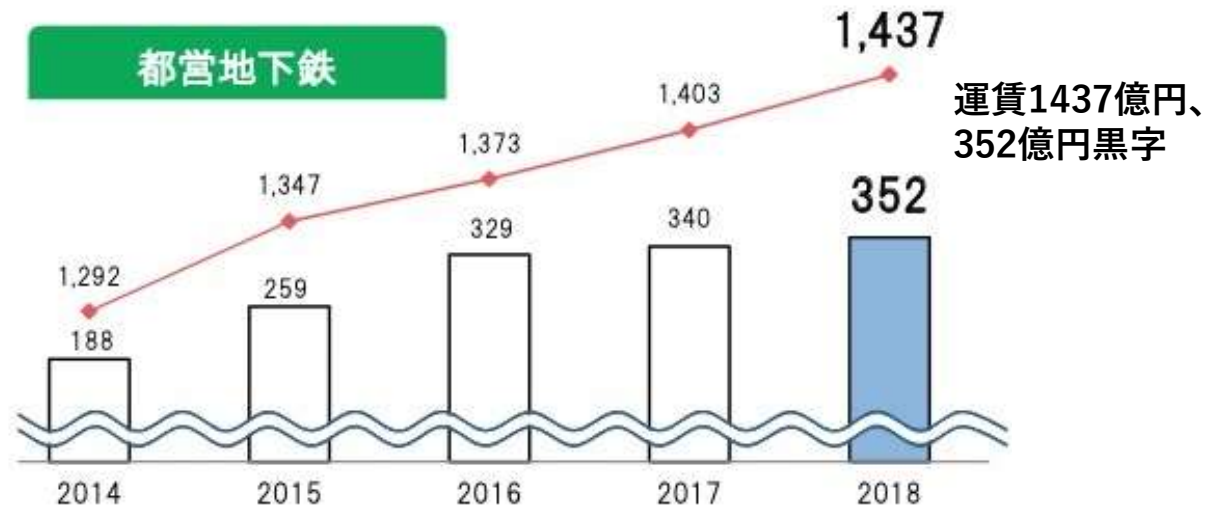
東京の公共交通事業者は安泰か？

「都営交通2019経営レポート」より
<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/keiei/pdf/report2019.pdf>

営業収益



経常損益



□ 営業収益(億円/年)
◆ 乗車人員(百万人/年)

乗車人員2.2億人 (4%少ない)
でさえ赤字だった

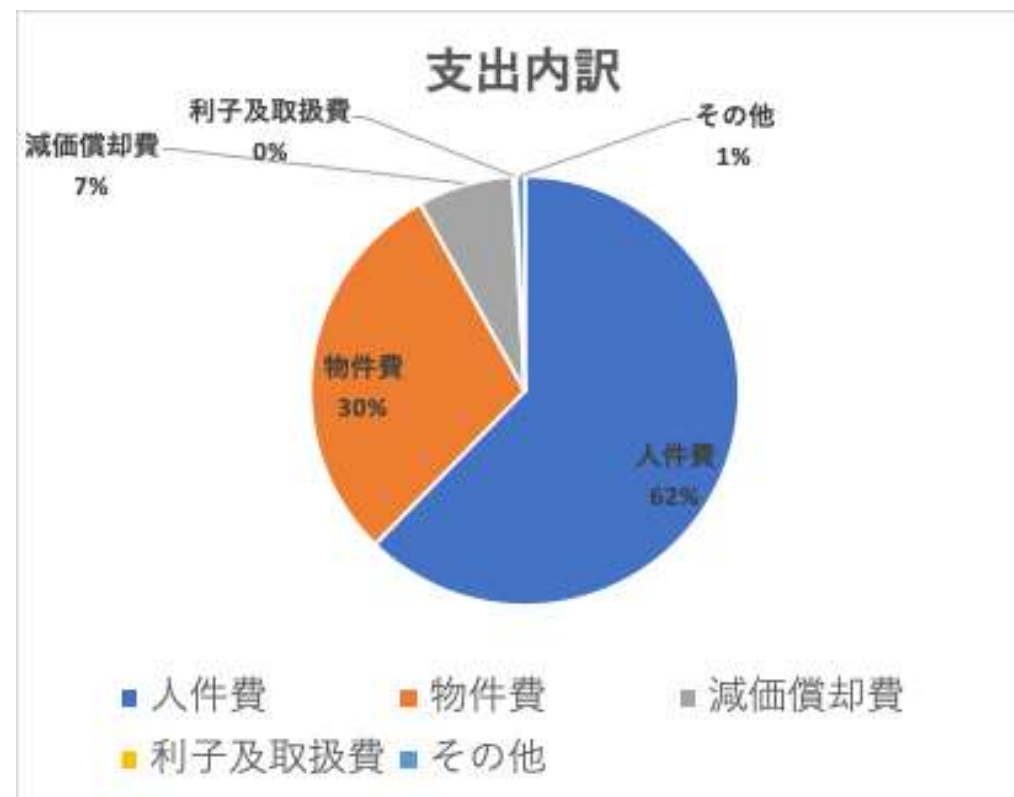
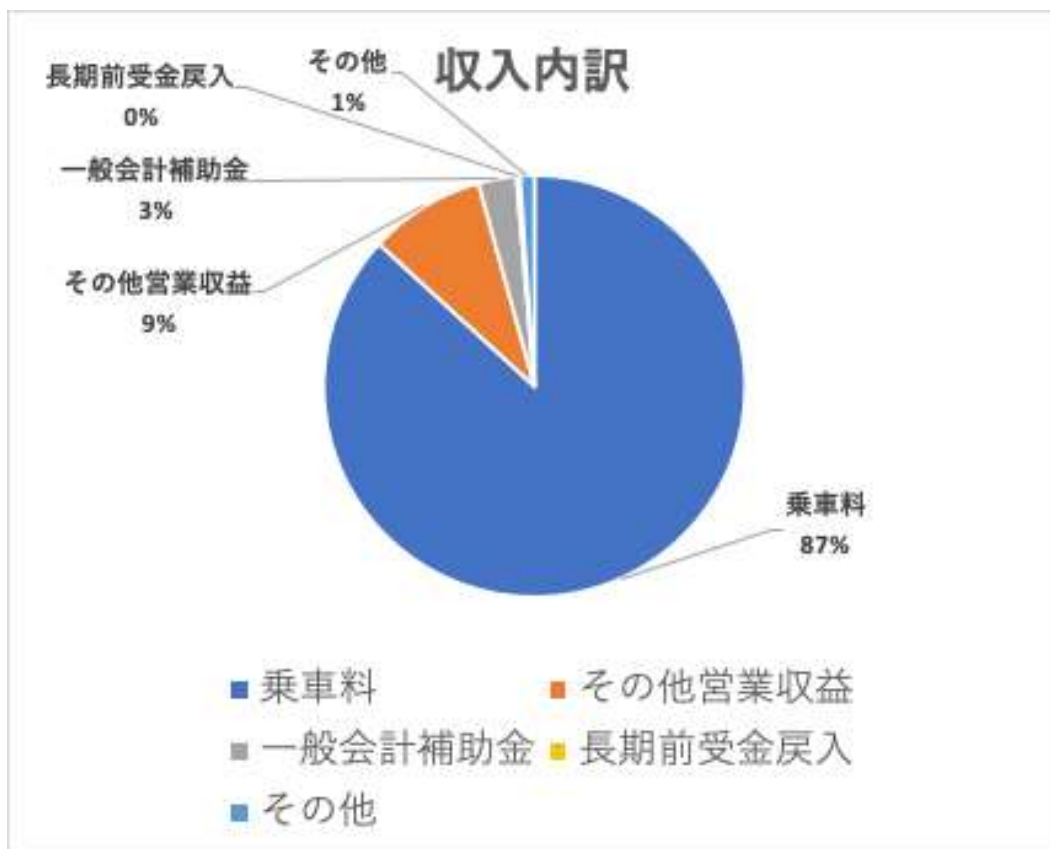
□ 経常損益(億円/年)
◆ 乗車料収入(億円/年)

都バスの数字からバス事業への コロナの影響をシミュレーション

「都営交通2019経営レポート」より
<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/keiei/pdf/report2019.pdf>

収入: 422億円

支出: 412億円



年間通じて乗客数20%減と仮定して、収入は349億円（73億円減）、補助金割合が少ない分、乗客減のインパクトが大きい
減便をせず、支出が変わらなければ**一気に63億円の赤字**に



民間事バス業者が減便で
人件費抑制する可能性

東京西部ではバスが
南北方向の輸送を担う

バス最多
渋谷駅→道玄坂上
2567本/日(全国3位)

山手線を中心に広がる
縦横無尽のネットワーク

— 鉄道(在来線) 線幅が1日の
— 路線バス 運行頻度を表す



補助要件を緩和し減収の影響を抑える事務連絡

- 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
- 生活交通確保維持改善計画
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金



東京都においてどれだけの効果が見込めるか

事務連絡
令和2年5月14日

各地方運輸局交通政策部長 殿
" 自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

総合政策局地域交通課長
自動車局旅客課長

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）に係る補助要件の緩和等について

過疎地等の地域において必要な移動手段を確保・維持するための乗合バス、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送については、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が減少している中で、地域の生活や産業を支えるサービスの継続が求められていることから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）に係る補助要件等については、令和2年度以降、当分の間、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」（令和2年4月2日改正。以下「交付要綱」という。）及び「地域公共交通確保維持改善事業実施要領」（令和2年4月2日改正。以下「実施要領」という。）の規定にかかわらず、下記のとおり取り扱うこととするので、了知するとともに、関係者あて周知をお願いいたします。

記

1. 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について

(1) 令和2年度生活交通確保維持改善計画における補助について（確認）

交付要綱別表1「補助対象事業の基準」の補助対象事業の基準「ホ」により、令和2年度における実績輸送量が新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少等により15人を下回ったとしても、補助対象外とすることはない。

交付要綱別表2「補助対象経費の算出方法」により、生活交通確保維持改善計画が認定された時点で「1.」及び「5.」の適用のない系統について、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少等により、同基準を適用させることはない。

鐵道

The background features a series of thin, light gray wavy lines that create a sense of motion and depth. A prominent, thick, dark purple curve sweeps across the lower half of the image, adding a bold, modern touch to the design.

業績ニュース

私鉄大手、11社が最終赤字 14社1～3月 ホテル事業も不振

2020/5/26 21:03

保存 共有 印刷 共有 ツイート その他

大手私鉄の2020年1～3月期の連結決算は、外出自粛や在宅勤務の広がりの影響から14社中11社が最終赤字となった。緊急事態宣言は全面的に解除されたものの足元の業績は全般に厳しい。定期券客が比較的少なく、レジャー目的の切符購入客が多い会社ほど乗客減が収入減につながる。各社が強化してきたホテル事業でも稼働率が低下しており、成長戦略に遅れが生じかねない。

14社は26日までに決算を発表した。同日、西武ホールディングスが発表した20年1～3月期の連結決算は、最終損益が321億円の赤字（前の期は90億円の黒字）だった。新型コロナウイルスの影響は営業利益ベースで153億円の減益要因となった。うちホテル・レジャー事業で115億円、鉄道などの都市交通事業で30億円減った。一部のゴルフ場やホテルで合計243億円の減損損失を計上した。

大手私鉄14社の1～3月期の連結業績

	売上高	最終損益
東急	2962	▲36
阪急阪神HD	1789	▲41
近鉄GHD	2824	▲108

朝日新聞デジタル > 記事

JR東が赤字に、民営化以降初 純損失4180億円予想

会員記事

木村聡史、神山純一 2020年9月16日 20時28分

シェア ツイート ブックマーク スクラップ メール 印刷



東北新幹線を走るE5系

JR東日本は16日、2021年3月期決算の最終的なもうけを示す純損益が赤字になるとの業績予想を発表した。通期での赤字は1987年の国鉄民営化以降で初めて。JR西日本もこの日、純損益が民営化後最大の赤字になりそうだと公表。ともに新型コロナウイルスの感染拡大による影響が長期化すると見ている。

JR東は、純損益が4180億円の赤字（前年は1984億円の黒字）、本業のもうけを示す営業損益が5千億円の赤字（同3808億円の黒字）と見込む。売上高は前年より34・5%減の1兆9300億円になりそうだとする。

まとめ

- 東京の「地域公共交通」の取り組みは始まったばかり。他の県から学ぶべきことは多い
- 東京から交通イノベーションを起こしたいが、基礎的な取り組みが遅れている
- 行政にデータリテラシーを
- コロナ禍のインパクトは想定以上なのではないか
- 鉄道・タクシーなど様々なモードも一緒に議論したい