

コロナ後の公共交通の行方と それぞれの主体の役割

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

2021/03/03

2021/03/03

コロナ禍～そのとき公共交通は...



2020年2～3月

●学校休校・外出自粛などで路線バス・鉄道・タクシー利用者が大きく減少

●出張停止・レジャー施設の休園・帰省自粛などで高速バス・新幹線・特急列車・航空激減

●外国人旅行者が来なくなり、学校行事・イベントの中止・延期などにより貸切バスの稼働がほぼゼロに

2020年4～5月の緊急事態宣言

●路線バス50～60%減

●高速バス70～90%減

●貸切バス90～100%減

ℳ稼働がなくなり車庫で休眠状態の貸切バス（東京都下）

コロナ禍の2020年の公共交通の現実

人の生活・行動の変化

- テレワーク・在宅勤務の増加（主に大都市圏）、大学のリモート授業への移行、高齢者の生活移動における外出頻度の低下
- 夜間の移動需要の激減
- 企業の出張抑制（オンラインへの転換や出張人数・回数の減少）などによるビジネス需要の減退
- レジャー・観光、帰省の自粛～遠距離移動の減少

おそらく元には戻らない移動需要

- 路線バス・鉄道が2020夏以降70～80%まで利用者が戻った／2度目の緊急事態宣言の影響は小さかったがこれ以上は戻らないとの観測が一般的／鉄道の終電繰り上げ宣言・深夜バスの運休
- 高速バスは夜行便・空港アクセスなど運休・減便続く。航空便も約半数欠航／2020年8～10月に50%程度まで回復したが11月ごろから再び減少し30～40%に／年末年始も壊滅的
- 貸切バスは9～11月は学校行事の再開・「GoToトラベル」のツアー企画で稼働・予約増／しかし緊急事態宣言で再び休眠状態

2021/03/03

コロナ禍の2020年の公共交通の現実

左上＝高速バスの運休でガラガラのバスタ新宿（5月）／左下＝通勤需要のある路線だけが需要を残す高速バス（12月）／右上＝通常は満席の多い東北新幹線も大幅減（5月）／右下＝欠航の表示が多い空港の出発案内（2021年2月）



Time	Destination	Flight	Seat	Class / Remarks	Time	Destination	Flight	Seat	Class / Remarks
06:15	FUKUOKA	303	Cancelled		06:15	FUKUOKA	303	Cancelled	
06:20	OKINAWA-NAHA	901	Cancelled		06:20	OKINAWA-NAHA	901	Cancelled	
06:25	KUMAMOTO	623	Cancelled		06:25	KUMAMOTO	623	Cancelled	
06:25	KAGOSHIMA	641	Cancelled		06:25	KAGOSHIMA	641	Cancelled	
06:30	OSAKA ITAMI	101	Cancelled		06:30	OSAKA ITAMI	101	Cancelled	
06:30	SAPPORO	501	- X -	O	06:30	SAPPORO	501	- X -	O
06:35	ISHIGAKI	071	- Δ -	O	06:35	ISHIGAKI	071	- Δ -	O
06:40	MIYAKO	021	- Δ -	O	06:40	MIYAKO	021	- Δ -	O
06:55	HIROSHIMA	253	- X -	O	06:55	HIROSHIMA	253	- X -	O
07:00	FUKUOKA	305	Δ	O	07:00	FUKUOKA	305	Δ	O
07:00	MEMANBETSU	565	Cancelled		07:00	MEMANBETSU	565	Cancelled	
07:10	AKITA	161	Cancelled		07:10	AKITA	161	Cancelled	

Seat Availability: O=Available Δ=Few X=Full

2021/03/03



このままでは持続が難しい交通事業

- まずインバウンドのツアー主体の小規模貸切専業事業者が破綻
- 長期にわたる利用者減少～減収は小規模乗合バス・タクシー事業者も直撃
- 2020年9月25日現在で関東運輸局管内の貸切バス54、法人タクシー12の廃業事例
- 内部補助の頼みの綱=高速バスが戻らない
- 従業員の一部一時帰休・車両の減車相次ぐ
- この状況が2021年度も続くと盤石な経営基盤をもつ事業者でも危ない

⌘経営破綻し事業譲渡して運行を継続する丸建自動車（埼玉）／事業の9割を占める高速バスが80～90%の減収となった危機的状況のJR四国バス

公共交通のマイナスイメージとその払拭

敬遠される公共交通

- バスやタクシーに付随する「3密」のイメージ

しかし車内感染事例はほとんどない

- バス・タクシー乗務員の乗務中の感染事例はほぼない
- 明確な車内感染の事例もない
- マスク着用・会話を控える等の徹底で公共交通利用は安心

そのことをいかにわかってもらうか

- 公共交通サイドからのアピールはなされているが、事業者・バス協会・メーカー等からの発信はなかなか見てもらえない
- 自治体等も公共交通安心の発信を



バスの安全・安心を可視的に

車内の抗菌コーティングと靴裏除菌
マット・除菌用噴霧器の装備（山梨
交通）



現在のバスのエアコン換気機能を使用し車内に水性スモークを充満させ
～5分（路線タイプの場合3分）でほ
ぼ入れ替わる（長電バス）



2021/03/03



乗客と乗務員を守る

運行時の感染防止対策

- きめ細かな手すり・座席等の消毒
- 窓開けを適宜行うことによる換気

運転席周りのガード

- 透明ビニールシートで覆い最前列座席を使用中止とする事例が多い
- 透明アクリル板のシェルター装着事例も
- 最前列席は順次開放傾向

透明アクリル板を装着し最前席は使用中止（東急バス）／1運行ごとに手を触れる場所を消毒（長電バス）

2021/03/03

4列シート高速・貸切バスの飛沫防止対策いろいろ

背ずり上部に透明アクリル板（岩手県交通）／座席間にフェイスカーテン（千曲バス）／座席間に半透明パーテーション（西日本JRバス）



アフターコロナの公共交通に向けて

公共交通の重要性はより高まる

- さらに進む少子高齢社会～マイカー依存の限界・免許返納（あるいは運転を控えたい）高齢者の増加
- 人口減少と高齢化による担い手の不足
- コロナ後の移動実態は約2割減のまま戻らないであろうことが前提

行政（国・都道府県・市町村）・交通事業者・地域住民の役割分担と協働

- 「バスはバス会社がやってくれるもの」（＝事業性に任せる）だけでは今後はもたない
- 公共交通を地域社会のインフラと位置づけてそれぞれの主体が必要な役割と負担を分担
- 相互に意見交換できる場をつくり信頼関係を構築

2021/03/03



資源の有効活用

変わらない担い手不足

- 乗務員の不足・高齢化は今後も続く

- 現有資源をいかに有効に活用するかがカギ

- 輸送力が必要なところには連節バスなどの効率的な輸送手段が必要

複数モードのリンク

- 貨客混載を中心とした旅客輸送と運送のコラボレーション

- 運転者・整備要員の相互補完も可能性を探る必要あり

2021/03/03

運転すこいぜ!
バス・タクシー運転体験会!!
 市内を走るバス・タクシー事業者が一同に集う!!

普通免許(AT限定可)さえあれば参加OK!

バスとタクシーの運転体験ができる滅多にないチャンス!
 大型、中型、小型の3種類のバスとタクシーをご用意。全種運転できます!

1月26日(土) 12:30~16:30
 会場:中国運輸局山口運輸支局

内容 車両運転操作体験、現役運転士を交えた座談会
 (敷地内を運転します。女性運転士も参加予定)

対象 バスやタクシーの運転に興味があり、普通自動車免許をお持ちの方(AT限定可) ※年齢・経験は不問です
 参加交通事業者: 防長交通社・宇部ジェイアールバス・宇部市交通等 山口地区タクシー協会

申込期間 平成30年12月10日(月)~平成31年1月18日(金)
申込方法 山口市公共交通委員会事務局へ電話またはメール(専用サイトの申込書をメールに添付)でお申込みください。
 お申込の際、お名前、住所、連絡先、年齢、生年月日(資格加入のため)、保有免許、乗車方法等をお聞かせください。

女性歓迎
 20名 参加費無料 抽選 運転免許証 無料自由

(お申込・お問合せ)
山口市公共交通委員会



担い手を育てる 山口市の事例

バス・タクシー運転士体験会

- このままでは人手の問題で移動手段が確保できなくなる
- もし担い手がいなかったために必要な移動手段が確保できないとすれば、それはすでに一民間事業者の問題ではない～地域社会全体の問題
- ならば行政も一緒にドライバー確保のきっかけづくりを～山口市公共交通委員会主催で運転士体験会を開催
- 市内バス・タクシー事業者が参集し山口運輸支局が場所を提供 (2021年は多少変更)

2021/03/03



国や地方自治体の役割はより大きく

公共交通は地域社会のインフラ

●事業として成り立ちにくい以上地域全体で公共交通の必要性和役割分担を考える必要がある

基幹ルートの育成と結節点の構築は市町村交通政策の要

●資源が限られた状況下、基幹ルート+フィーダーの考え方はネットワーク構築の基本

●結節点の育成により人が集まる場所と公共交通を一つに

必要なところに必要な財政負担

●地域が安心して取り組める裏付けをぜひ国が

●都道府県・市町村は既設の補助制度だけでなく必要なところに財政負担が行く施策を（このままでは自主運行路線が細る）

2021/03/03



地域に合った交通モードを選択しネットワーク化

上手なモードごとの役割分担

- 鉄道・バスにできることはたくさんあるが限界もある
- 限界を超えた部分（しばしばラストマイルなどと呼ばれる）にはその地域に適したモードを選択
- 同じ市町村内だからと言ってすべて同じ手法である必要はない

無理のない小規模生活交通

- 個人の利便に近づけば近づくほど単位コストや手間は増える～何が適切か議論が必要
- 共助や社会福祉法人の地域貢献なども選択肢になるが、安全確保と持続のためには「無理をしない」仕組みが必要

2021/03/03



住民参加はより重要に 地域生活に密着した交通は地域 で考える

●行政が考えて作り与えても地域の
本音のニーズには合わないことが多い

●地域のことは地域住民が自分の
問題としてみんなで考え、行政や
事業者がバックアップ

●そのことが「自分たちのバス・
タクシー」として利用促進につながる

モードや手法も地域で議論

●定時定路線・デマンド・スク
ールバス等活用・共助による送
迎...メニューは多数～最も地域
に適したものを選択

※住民主体の運営で実績を上げる小平市コ
ミュニティタクシー・さいたま市乗合タク
シー

2021/03/03



みんなの参加で楽しく 利用促進

コロナが収束したら再び！

●まずは公共交通に触れてもらう機会が必要～バスや鉄道のイメージアップ

●エコ通勤・地域のイベントやお祭り等とのリンク

●事業者のみならず県や市が主体的に参画

●現場の一体感がモチベーションを高める

●ここから生まれる相互の信頼関係

≪例年5月に開催する小平市地域公共交通会議主催の「バスとタクシーのひろば」と12月開催の山梨県「公共交通フェスティバル」

2021/03/03



公共交通のシームレス化と新技術

公共交通をより使いやすく

●ハード・ソフト両面でのバリアフリー化・シームレス化の検討が必要

●MaaSの議論が進んでいるが本当に地域をよくしよう、移動しやすくしようという意志が必要～MaaSは単に一元化したりアプリをつくるだけのものであるべきではない

アフターコロナに期待されるキャッシュレス化と環境対応

●関東では予定を含めるとほぼ交通系共通ICカードが普及

●今後はさらなるチケットレス化が進行



2021/03/03

コロナ下でも続くバス車両における新機軸

燃料電池バス（東急バス）／電気バス（イーグルバス）／国産連節バス（横浜市交通局）／リフト付き貸切バス（神奈中観光）



2021/03/03



マイカーと共存しつつ公共交通利用を促す施策

都市や都市間交通へのパーク&ライドだけでなく

●地方型パーク&ライド～交通結節点・バス停に駐車場を設置しそこまでは軽トラで、そこからはバスで街へ～山口市の「置くとバス駐車場」

●農作業などで免許返納には至らない高齢者も多数～だがもう近所の運転だけに留めたい

●「置くとバス駐車場」なら車の運転は地域内の短距離だけだから本人も家族も安心



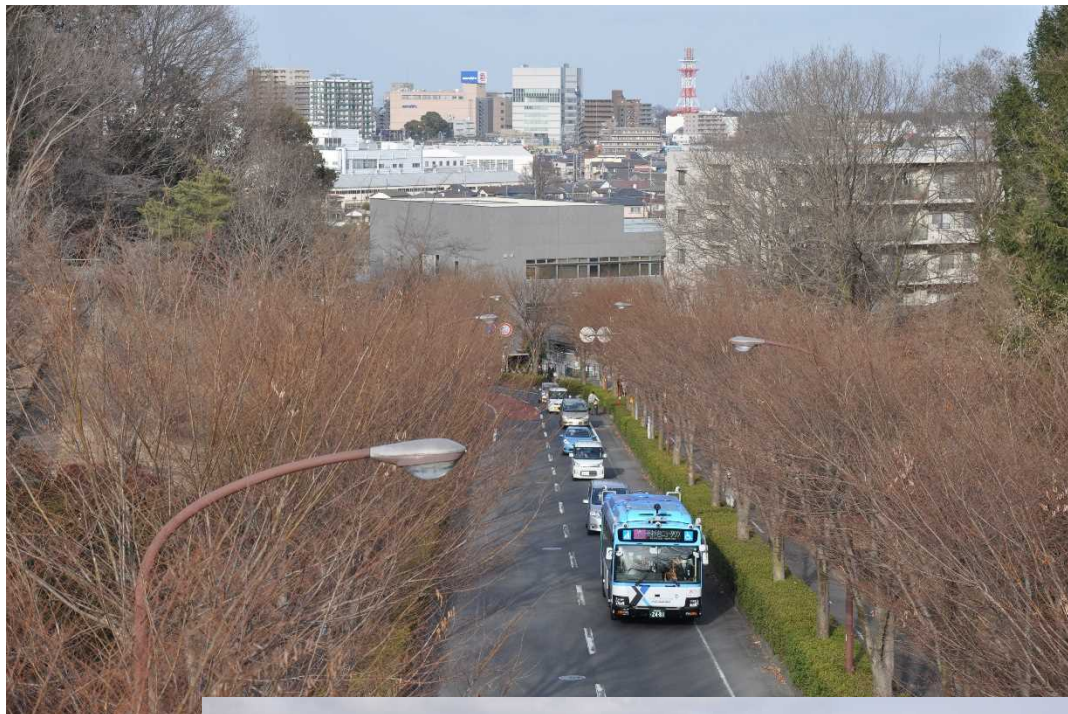
≡高速バスのパーク&ライド（佐野市）／山口市堀の防長交通ターミナル内に設置された「置くとバス駐車場」

2021/03/03

自動運転などの新技術は期待できるのか

- 技術的にはすでに相当レベルに到達～しかし技術的な到達と誰もがその恩恵にあずかれる「普及」は異なる
- 「実用化」を経て社会的に普及するにはあと10数年は必要～コストの問題も
- 自動運転と無人運転は異なり、運転者が不要となるにはさらに時間を要する～現在目の届かない手不足には間に合わない
- 一定の限定条件のもとでの社会実験であれば先行的に導入の可能性あり～成功体験の積み重ねは必要～確かめたいことはまだいろいろある

▽飯能市における大型路線バス営業運行としての自動運転バス実験（2021年／レベル2／車両はレベル4相当）



2021/03/03



新たな発想の観光と移動

コロナ禍が新たな発想のベースに

●バスファンや地域住民の興味に訴求したツアー・県内ツアーなど再発見的な要素が好評

●修学旅行などの行先も多様化

●地域の魅力向上・活性化～アフターコロナの貸切バスの新たな市場

バスに乗って旅行へ～知恵を絞ろう

●新たなビジネスモデルもあるが...交通事業にとっては「バス・列車に乗ってもらい運賃をいただいてなんぼ」

●移動と目的の魅力向上に知恵を絞りたい

2021/03/03



災害などの非常時に頼りになるバス・タクシー

東日本大震災が一つの契機に

- バスの機動性と汎用性が証明
- 車両被災や輸送力不足などに対する業界挙げての全国支援
- 物流などとの燃料シェア

2018西日本豪雨災害以降全国的な応援体制が熟成

- 他地域からの長期大量応援体制の構築
- 活きた行政と事業者の包括連携協定（栃木県佐野市など）
- コロナ対策にも貸切バス・タクシーを

ℳ2021年2月13日の福島県沖地震で東北新幹線が10日間不通～すぐに高速バスが増便や臨時路線で対応（JRバステックの東京駅発仙台行）

2021/03/03

医療従事者へのメッセージ～自らも頑張る公共交通

