

JCOMM緊急オンライン会議
6/7(日) 15:00~17:30

交通崩壊を防げ！

～新型コロナから暮らしと街を守るには？～

熊本大学大学院先端科学研究部
溝上章志

熊本市の公共交通のコロナ対策

(1) 市電の過密対策に臨時急行バスによる分担輸送

- 市電（輸送人員は約1,100万人/年）の乗車密度は4月上旬には90%，緊急事態宣言後に60%まで低下したが、まだ3密状態
- 乗車密度緩和方策として、市交通政策課が市内の3社から貸し切りバスを借り上げ、4/23から市電に並行した[臨時急行バス](#)を運行
- 定員22名に限定。市電と同じ170円均一、7:00～9:00に10分間隔で13便
- 健軍四ッ角～桜町バスセンター（市電の健軍町～辛島町）は通常の市電では32分（通常の路線バスでは35分）を20～25分で。

(2) 共同経営準備室の統一的・迅速な感染防止対策と支援要請

- 休校措置による3割減，全体では4～5割減。9月末に全社で約10数億円の赤字見込み
- ドライバーを休業させて雇用調整助成金の支援を受けるのが得策だが、3密を出さないために減便はできないので、それができない板挟み
- コロナ感染拡大による利用者減が原因の赤字に対して、市には一時的に実績算定方式補助を、県には南九州ブロックの平均ブロック単価（265.88円/km）の引き上げを[共同経営準備室](#)で取りまとめて要望
- [全社で統一的な感染拡大防止対策](#) + ドライバー不足の事業者に応援

市電の過密対策のための臨時急行バス

コロナ前の通常時の健軍町電停



現在の市電の混雑対策



共同経営準備室主導のコロナ感染防止対策

	車内				運行			その他	定期券 払戻
	消毒	最前列座席	運転席	換気	深夜便	運行ダイヤ	窓口		
都市バス	手すりや握り棒等 日々消毒	使用制限（4/24 より）	ビニールシー ト設置（5/12 より）	運行中の窓開 け・換気扇及び 運行終了後ドア 開放	4/17より運 休	変更なし（しろめぐり ん・熊学ライナー運行 再開）	変更なし	九州産交バスよ り5月25日より 出向受入	5月31日で終 了 通学定期につい て、来店時の残日 数を手数料なしで 日割り（電鉄は 小・中・高のみ）
産交バス	1運行毎スプレー噴 霧	使用制限（4/24 より）	ビニールシー ト設置（5/25頃 より）	運行中の窓開 け・換気扇及び 運行終了後ドア 開放	4/17より運 休	九州産交バスのみ日祝 を特別ダイヤ（6月）	営業時間短 縮	都市バスより5 月25日から出向	
熊本バス	1運行毎つり革・手 すり等にスプレー噴 霧	使用制限（5/1 より）	ビニールシー ト設置（4/23 より）	運行中の窓開 け・換気扇及び 運行終了後ドア 開放	4/24より運休 6/1より運行再 開	変更なし	変更なし		
電鉄	手すりや握り棒等日々消 毒（電車は1運行毎消 毒）	使用制限（4/24 より）	ビニールシー ト設置（6/1よ り）	運行中の窓開 け・換気扇及び 運行終了後ドア 開放	4/17より運 休	電車：5/26から、バ ス：6/1から通常（楠 線日祝のみ特別）	変更なし		
交通局	日々手すり等消毒及 び車両の検査周期（2 週間）にて座席への 薬剤噴霧		ビニールシー ト設置	窓開け及び電停 信号待ち時のド ア開放		平日朝臨時急行バス運行 及び夜間減便、土曜を日 祝ダイヤで運行	変更なし	通学は最終利用日に遡及し 日割り手数料なし、通勤は 4/16に遡及し通常払戻、 6/1まで	
JR九州 （県内在来 線）	車内の消毒及び主要 駅に消毒液設置			停車時ドア開閉 及び一部車両で 窓開放		変更なし	変更なし （旅行窓口 は6/1より時 短再開）	通勤・大学相当の通学定期 は4/7、他の通学定期は最 終登校日に遡及し通常払 戻、購入日から1年以内 対応	

※西鉄は左側のみ制限解除（5/22～）

コロナを乗り越えるために

(1) 各所で大都市圏と地方とに差

- 元々、公共交通機関の利用率は10%程度
- 経済活動再開の機運よりも、潜んだコロナに対する不安の方が大
- 大量公共交通機関からの転換手段には自動車があるor自動車しかない
- 活動そのものが回復していないため、自動車に転換しても道路にまだまだ余裕
- 田舎は社会的に安定しているけれども、「他人を信頼する程度は高いか？」と言われると、ハテ・・・？
- 熊本地震後の自動車への転換から公共交通へはまだ戻らない

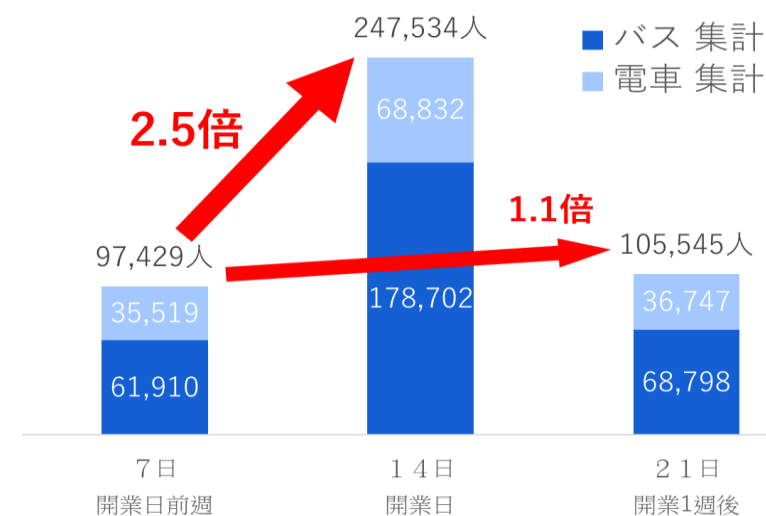
(2) 今の肌感覚と困り事

- 熊本地震後のCPDでは、事業者には路線やドライバーの調整などリスクに対する対応は無理
- 感染防止対策によって事業者は市民の信頼は獲得できたかもしれないが、市民の同乗者に対する信頼（感染していないし、感染予防策を採っているか）は？
- 実績算定方式の欠損補助をすると大半の自治体は出せなくなるが、どうするか？
- 事業者としては、感染拡大対策はやり尽くしたし、これからどんな需要回復の方法があるのか・・・
- 自治体としては、事業者が独自に実施してきた感染拡大対策に第2次補正を溯って使えらると、独自の支援策が考えられるのだが・・・
- 地方創生臨時交付金では赤字補填はできないので、市の各種予算で赤字を補填し、交付金でそれ以外の事業を支援するしかないのか・・・

コロナを乗り越えるために

(3) そんな中でも

- これまでの感染拡大対策から、今後は安全・安心であることを周知し、理解してもらって利用してもらう積極対策へのシフト！（例えば、運転手の後ろのシートも利用可！）
- 行政と事業者がタッグを組んで、イベントとそこへの移動支援の組み合わせ施策（例えば、サクラマチクマモト開業時の料金無料化実験）
- （独占禁止法の特例を先取りして2019年に立ち上がった）**共同経営準備室**を中心に、組織のあるべき姿を示し、目標を持った、スピード感のある、公共交通ひいては熊本の社会課題に貢献できる、粘り強い、長期にわたる活動



2019年10月14日のサクラマチクマモトの開業

今こそMM（の技法）の出番か？

- 「自動車の上手な使い方」は「公共交通の使い方を良く知らない」人の肩をチョッと押すのがMMだが、「公共交通の安全性/信頼性が理解できる」のと「実際に使う」との間は、命に係わるだけにギャップがかなり大きい
- そんな中で、「公共交通は安全」の科学的根拠（例えば車両の窓を開けたときの換気効率など）がバラバラで、どれが本当か分からない・・・という情報の不確定さ
- MMの出番は？何か良い手立てを出し合おう！

しかし、少なくとも

- 少なくとも、柔軟な輸送力（乗車密度）調整に対応できる
接続車両や真新しく清潔な新型バス車両が随時、提供されるのが当たり前！

その上で

- 乗合タクシーなどのコミュニティサービスの需要には落ち込みがなかったのは何故か？
- Withコロナ時代の大量公共交通機関の「公共」は今までの定義と運用方式で良いか？
- MMの技法で活動と移動手段選択の復旧・促進を
- 崩壊しているのは事業者任せの「制度」であり、Public Transport service Delegate制度への移行が必要では？



より本質的な議論に発展することが期待