



JCOMM *news*

日本モビリティ・マネジメント会議ニューズレター



一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議総会のお知らせ

■日程(予定): 2020年8月1日(土) ■開催地(予定): 京都市[一般の皆さまはオンラインでのご参加をお願いします]
※開催時間・資料等はメール・郵送等でお知らせさせていただきます。

第15回日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)開催のお知らせ

- 日程: 2020年12月19日(土)・20日(日)
※プログラム概要は、詳細が決まり次第HPで公開いたします。
※新型コロナウイルス感染症の状況によっては、中止、リモートとの併用等を行う場合があります。
- 会場: 島根県立産業交流会館(くにびきメッセ)
(島根県松江市学園南1丁目2-1 JR松江駅より徒歩7分)
- 発表申し込み【締切: 2020年8月31日(月)】※申し込み費用: 無料
JCOMM公式サイトより申し込みください。
https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/form/15th_presentation.html
- JCOMM賞候補の募集【締切: 2020年8月31日(月)】



緊急
オンライン会議

交通崩壊を防げ!

~新型コロナから暮らしと街を守るには?~



(一社)日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)は、2020年6月7日、コロナ禍で懸念される交通崩壊を防ごうとオンライン緊急会議を開催しました。

第1部 現状 コロナと闘う

松村暢彦氏(JCOMM専務理事・愛媛大大学院)の開催挨拶の後、藤井聡氏(JCOMM代表理事・京都大大学院)が緊急会議の企画趣旨を説明。コロナ禍により4月時点で公共交通の利用者が6~9割減、この状態が7月中旬まで続くと事業者の4分の1が倒産、8月中旬までなら半数が倒産、というJCOMMによる全国交通事業者緊急アンケート(ウェブ調査/5月実施)の結果を踏まえ、交通崩壊の回避策として以下3点を提案しました。

- ①政府、自治体による3.5兆円規模の迅速支援が必要。特に地方創生臨時交付金(3兆円)を公共交通に活用。
- ②人々の公共交通利用による感染リスクの評価は客観的な推計確率の約3千倍以上と過大であり(土木学会の意識調査:全国1000人対象ウェブ調査/5月実施)、このリスク認識の適

正化が必須。ウイルス学者監修によるJCOMM作成のポスター(「しっかり換気」「目鼻口は触らない」「話すならマスク」)を活用してほしい。

- ③公共交通の復活はコロナからの社会・経済の復活のシンボルになる。そうした問題意識で交通崩壊をくい止めたい。

引き続き、4名の報告者が藤井氏の提起に関連した話題提供を行いました。神田佑亮氏(JCOMM幹事長・呉工業高等専門学校)は、4月にJCOMMが公表した「公共交通への影響試算レポート」の試算経過を説明し、「公共交通全体の推定損失は年間最大8.3兆円、最小3.5兆円」という結果から改めて政府支援の重要性を強調。また、交通は社会・経済の「血液」であり、それへの公的支援は高い乗数効果で地域経済活性化に作用するとし、他分野との連携による「交通ニューディール」こそ、街や地域のピンチを救うと主張しました。

東徹氏(一般社団法人システム科学研究所)と鈴木春菜氏(山口大学大学院)は、前掲の全国交通事業者緊急アンケート(5月14~22日回答分436件分析)の結果を解説。約8割の事業者が賃金や損失などの補償を強く求めており、現状のような外出自粛が継続すれば全国で3カ月以内にバスは1000事業者4万2千人、タクシーは3400事業者17万2千人が倒産・失業と推計しました。さらに、太田恒平氏(株式会社トラフィックブレイン)は、政府・自治体の公共交通支援の現状について紹介。支援メニューは各種あるが、内閣府の地方創生臨時交付金(3兆円)については助成が自治体頼みであるなど、事業者にとっては制約が多く、金額も不十分であると受け止められていることが伝えられました。一方、一部自治体は申請の仕方を工夫して助成を得ており、事業者と行政の協力やJCOMMを含む関連団体の支援が重要であると呼びかけました。

第2部 展望 コロナを乗り越える

第2部は「コロナで人々の行動・意識がどう変わったか」をテーマに、谷口守氏(筑波大大学院)の進行で、柴山多佳児氏(ウイーン工科大)と谷口綾子氏(筑波大大学院)が報告。その後、3氏で国際比較に基づいた日本の特性と今後のMMのあり方について議論が行われました。

ウイーン在住の柴山氏の報告は、国際オンライン調査(ウェブ調査102カ国11,500件回答、分析対象は主要14カ国10,500件/4~5月実施)の結果について。通勤から在宅勤務への移行は各国40~60%程度で日本は41%と大差はなく、通勤の交通行動全般は日本と他国との間に大きな傾向差は見られないと分析。しかしながら、ヨーロッパ諸都市が交通崩壊に直面していないのは、地域の公共交通を公共サービスとして運営する長期的スキームを持っており、乗客急減に対して堅牢であるためと述べました。

谷口綾子氏は日独英3カ国調査(ウェブ調査各国500人、性別・年代均等割り付け/5月実施)の結果を報告。不安尺度やリスク認知の比較では、日本は独英より不安が強く、コロナを含むさまざまなハザード(がん、テロ、エイズなど)に対する怖れも強い傾向にあると指摘しました。また、日本の特性としてマスク着用やうがい励行の衛生行動の定着率の高さ、感染リスクによるレジャー行動の減少率の高さを挙げました。

パネルディスカッション 交通崩壊を防げ! ~新型コロナから暮らしと街を守るには?~

パネルディスカッションでは、それまでの各種報告も踏まえ、「交通崩壊を防ぐために今、何が重要か」、「ウィズ・コロナ時代の交通サービスはどうあるべきか」について意見交換がなされました。各氏の主な発言をご紹介します。

・谷口守氏(筑波大学大学院)

公共交通は「まちの形」も支えている。コロナによりコンパクトシティへの風評被害やクルマ、ネットへのシフト、外出の減少が起きており、健全な都市構造を壊す要因になっている。市の予算の1割を公共交通に入れる海外の都市がある一方、日本ではほとんどが1%未満である。全国の路線バス・コミュニティバスの維持費用を市民で均等負担すると、一人年間約6,000円で運行できる。

・藤井聡氏(京都大学大学院)

土木学会の調査により、外出時や公共交通利用時のコロナ感染確率を現実の3000倍以上に過大評価し、過剰に恐れていることや、接触感染防止に効果的な「目鼻口を触らない」が徹底されていないことが明らかとなった。MMの基本である「正しい情報」に基づく対応が求められる。

・藤原章正氏(広島大学大学院)

コロナ対策では市民一人一人が自発的にある一定の行動をとるような動きも必要である。ここにMMのコミュニケーション技術が役に立つ。本来活動がオンラインに移行したとしても、人流と物流の比重は変わっても、公共交通自体の重要性は変わらない。

・溝上章志氏(熊本大学大学院)

熊本ではコロナ対応として、市電とバス事業者が連携して乗車密度を分散させるための臨時急行バスを運行した。これは市が実施したものであるが、その他の対応策は県内のバス事業者5社から成る「共同経営準備室」が母体となって実施しており、日頃の腹を割った議論に基づく迅速・統一的な対応が可能となった。

・石田東生氏(筑波大学名誉教授)【コーディネーター】
交通崩壊に対する危機意識は共有されたと実感する。MMの真価が問われる正念場である。熊本市では障壁を乗り越えて動き始めており、国内外における同様の事例を咀嚼することが重要。事実情報は正しく伝えた上で、モビリティやまちの「ビジョン」を示し、そこに向かってみんなで頑張っていきたい。

会議の動画、講演資料は以下JCOMM特設サイトに掲載されています。 <https://www.jcomm.or.jp/covid19/forum/>