

世界交通学会：会長と新型コロナウイルス感染症タスクフォース
新型コロナウイルス感染症についての政策決定に関する提言【仮訳】*
<https://www.wctrs-society.com>

世界交通学会（WCTRS）は、交通・物流分野（TLOG）において第一線で活躍する学者や専門家から成るタスクフォースを結成しました。我々は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）が我々の社会や世界経済、特に交通・物流の全ての側面において与えた破壊的な影響を認識しています。我々のタスクフォースは率先してこの新型コロナウイルス感染症の危機への対応について建設的な提言を策定し、大規模な財政金融支援資金を様々な経済セクターに分配するためのいくつかの指針をまとめました。これらのセクターには、航空、空港、都市交通、船舶、港湾、貨物、そして、サプライチェーン、交通インフラなどを包括する交通・物流セクターも含まれます。

COVID-19 の危機は、正に世界大恐慌以来の最も大きな社会的経済的打撃です。これにより我々の日々の暮らし、仕事、ビジネスや商取引のやり方が相当変化するでしょう。交通ネットワークやサービス（空、海、陸、都市や地方）はビジネス活動を可能にする必須のものであるため、この壊滅的な市場低迷から経済を復活させるには、これらが迅速に回復し、効率的に機能することは非常に重要です。

輸送システムは人口の空間分布や経済活動に影響を与えます。外的プラスの影響としては、例えば、輸送の連結性があり、一方、外的マイナスの影響としては、二酸化炭素排出量や地球温暖化があります。それゆえ、経済において、COVID-19 が輸送システムを破壊することによる長期的な影響を予想することは容易ではありません。我々は、我々の専門知識や経験に基づき、産業界、行政、学界や TLOG セクターに分配される財政金融支援基金の規模や形式を決定する責任をもつ政策決定権者や政治家への重要な提言を策定することを共同で決定しました。以下に記す我々の提言はそれぞれ相当の追加資金を必要とします。

必要であれば、もしくはご依頼いただければ、我が学会 WCTRS の交通・ロジスティクス・サプライチェーンの専門家がご説明・意見交換をいたします。あるいは、政府、国際・国内の機関や民間セクターの企業における政策決定権者の皆様と一緒に取り組んでまいりたいと思います。ご連絡は、www.wctrs-society.com までお願いいたします。

提言リスト

* 本仮訳は運輸総合研究所が HP 閲覧者の便宜のために参考として作成したものであり、WCTRS の承認を得たものではありません。

1. ロックダウン（都市封鎖）の開始と解除のベスト・タイミングの決め方：

ロックダウンの始まりと終わりは、正にトレード・オフの関係にあり、経済活動や健康面での成果に影響します。もし、国（地方、州、都市）のロックダウン解除が早過ぎると、社会がビジネスや社会活動を短期で回復させても、新型コロナウイルス感染の再拡大をまねくリスクがより高くなります。ロックダウン期間を決定する政策決定権者への便利な手引きをここにご紹介します。

- a. 政策決定者（大統領、首相、知事、市長）は一般的には、最適より短めのロックダウン期間を選ぶでしょう。彼らは他のグループへウィルス感染が拡大するという‘外部’コストを少なく見積もっているからではないかと思われます。ウィルスが他の人たちに感染を広げるという‘外部化された’コストがあり、我々一人ひとりが周囲にそのコストを負わせているため（特に、我々は誰が保菌者なのか知らないわけですから）社会的に最適なロックダウン期間は、ビジネスコミュニティーが望むよりいつも長めにするべきです。
- b. この（ウィルスが広がることの）外部コストは大都会ではさらに深刻です。大都会では多くの人々が大量輸送の公共交通機関に依存し、密集した空間を共有するため、一人の保菌者がいれば多くの人々が容易に感染します。したがって、大都会では社会的に最適なロックダウン期間は、辺境地や小都市で最適と思われる期間よりはるかに長いです。
- c. 地域間で移動がコントロールされうるのであれば、国全体として、あるいは州全体（地方全体）として画一的なロックダウン期間を設定する代わりに、異なるロックダウン期間を設定できます。

2. 政府の指導者は、ロックダウン解除後、それまで利用を控えていた民間車両の利用依存度が高まることを懸念しなくてはなりません。行政はこの問題について、以下の方法で公共交通事業者・当局に対応する準備をさせることが重要です。

- a. 感染大流行が収束していない間は、物理的な距離（人ととの距離）を確保し、収束後には、通常のサービスに戻れるよう、公共交通サービスの改善を図る必要があります。
- b. 制限が緩和されても在宅勤務推奨を継続することにより不要不急の外出を避けます。
- c. 通勤ラッシュピーカ時の混雑を緩和するよう、時差通勤時間のプログラムを検討します。（例えば、全ての組織が始業時間 9:00 といったことにならないようにします。）
- d. 駐車料金の減額圧力に抵抗します。必要であれば駐車料金を引き上げ、需

- 要を管理することにより、ソーシャル・ディスタンス（社会的距離）を保持した歩行や自転車利用に安全な公共スペースを確保します。そして、
- e. 公共交通が人々の健康と環境に持たしている便益と、重要な労働者たちのために不可欠な社会的サービスを提供していることを認識し、公共交通機関を補助金で支援します。

3. アクティブ・トランスポーテーションの高まる役割

アクティブ・トランスポーテーションは公衆衛生に寄与し、公共交通を支え、地球温暖化ガス排出量も削減します。様々な都市が路上に自転車用や歩行車用のスペースの再割り当てを実施しており、楽しく実利的な移動のための十分に安全なスペースが確保されています。

- a. アクティブ・トランスポーテーションのために便宜を図り、道路スペースの再割り当てを行い、安全な社会的距離（ソーシャル・ディスタンス）の確保を支援します。
- b. より長距離の移動を可能にするため電動自転車(e-bikes)を支援します。
- c. 大流行の収束後（ポスト・パンデミック）は、自転車と歩行者の空間の増加により、継続的に健康面及び地球温暖化ガス排出量削減対策の面での利益を実現化していきます。

4. 公共交通事業者に対し公的資金を拠出する行政の役割：

この COVID-19 の危機は、いかなる保険会社も対応できない大規模な自然/経済的大災害に直面した時、民間セクターの市場を機能させることのできる最後の力を持っているのは政府であることをはっきりと示しています。結果として、必然的に政府の政策決定権者はどの企業が生き残り、どの企業が破産または清算されることになるかという点において巨大な権力を行使することになります。最初の危機が収束した後には、かなりの株式や社債を政府が保有する民間企業に対しては、政治家/官僚が権力の行使をしようとする行動が起こされやすくなります。そのような政府の権力は非効率、あるいは腐敗した慣行をもたらすことでしょう。

そこで、我々は次の提案をします。

- a. 政府は社債を購入するより無議決権株式を購入すべきです。無議決権株式であれば政府がその会社を買収したり、あるいは最高経営責任者を交代させたりすることがむずかしくなります。批判あるかもしれません、政府は、後日持ち株をより高値で売却することにより、納税者からのお金についていくらかの回収がされることになります。¹

¹ 例えば、最近では、公的資金が投入されるリスクに見合った利益が得られるよう、デ

5. 交通セクターへの救済資金配分に関する優先：

先の提言2. でも述べたように、政府は、収束への移行期間において公共交通システムがソーシャル・ディスタンスのニーズを満たすべく準備する必要があります。そして、ポスト・パンデミックの社会的なニーズとしては、あまりに多くの人々が車の運転に回帰しなくても良いようにする必要があります。：

- a. 交通は、移動、観光、貿易を含む全ての経済活動を可能にする手段であるため、交通事業者や組織は、重要な従業員の雇用を確保し、現在のパンデミックが収束したらすぐに営業再開できるよう備える必要があります。政府の支援スキームはこれを可能にするものであることが重要です。
- b. 遠隔地への必要不可欠なサービスを含め、増大した交通のコネクティビティ（空、鉄道、陸、海）が、社会/国に対して、どのようにプラスの経済的恩恵をもたらしているかについては、多くの研究で明らかになっていきます。輸送サービスの実施を確保していくためには、財政金融支援基金をどのように最適に配分するかについて、慎重に理解をする必要があります。この意味で、米国の連邦準備制度（The U. S. Feds）が現在行っている地方債購入政策は、市の予算縮小への圧力を回避することができます。しかしながら、ポスト・パンデミックにおけるサービスの要求水準に適した都市交通サービスに改善するためには、新しいインフラ予算からより多くの資金が配分される必要があると思われます。

6. 重要なより長期的な課題

ロックダウンやソーシャル・ディスタンス規制により自動車利用がかなり減少しました。またこれにより、前例にない環境に対する高い副次的効果をもたらしました。我々はポスト・COVID-19 の新たな日常（ニュー・ノーマル）が以前とは大きく様変わりすると予期しています。それはより自動車依存になるだろうと論ずる人たちもいれば、より多くの人が地方に暮らし、長距離通勤に代えてバーチャルなコミュニケーションを利用するようになる大きな機会になるであろうという人たちもいます。

ルタ航空の無議決権株式を一株当たり\$24.39で、発行株式の1%を5年かけて米国政府が取得できる新株予約権を発行させ、それと引き換えに、米国政府がデルタ航空に対し16億ドルを10年間低金利融資することについて、デルタ航空と米国財務省が合意しました。2011年9月11日に起こった同時多発テロの直後の航空会社救済パッケージでは、米国政府は、航空会社が黒字に回復した後、最終的に、投入した公的資金に対し1億3千万ドルの利益を得ました。無議決権株式の救済パッケージ政策は今後に続く良い慣行になるように思えます。

実際に我々が目にする結果は、かなりの部分で、我々が今後数か月、数年にわたり行う政策選択の結果といえるでしょう。これは明らかに、政策決定権者や交通の研究者にとっては、より環境にやさしく持続可能な生活と仕事に向けて、日常生活や日々の選択に変化をもたらすような新しい政策を作り上げていくきっかけであり、これらの者が一緒に取り組んで行くための非常に貴重な機会です。