

「コロナ禍がASEAN大都市の 鉄道に及ぼす影響」(武藤 雅威 主任研究員) に対するコメント

GRIPS

政策研究大学院大学
政策研究科 教授

日比野 直彦





フィリピン(マニラ)



インドネシア(ジャカルタ)

運輸総合研究所

鉄道整備と沿線開発に関する研究会

鉄道整備と沿線開発に関する国際セミナー

@ タイ(バンコク), フィリピン(マニラ), インドネシア(ジャカルタ), 2020年1月-2月

第49回 研究報告会「ASEAN諸国における土地制度の現状と都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響」(武藤主任研究員)へのコメント

第142回 運輸政策コロキウム「新型コロナウイルス感染拡大下における米国の交通機関支援」(沖本主任研究員)へのコメント

政策研究大学院大学

政策連携強化(SPRI)プログラム

TODの実適用に向けた調査・研究を指導(タイ, ベトナム, ミャンマー)

報告全体に対するコメント

- ASEAN大都市(バンコク, マニラ, ジャカルタ)における新型コロナウイルス感染症の拡大が都市鉄道需要に及ぼした影響を定量的に分析
- 時宜を得たテーマであり、今後の活動に向けた重要な研究
- 有益な情報であり、今後のさらなる分析に期待

各線の変化状況の詳細分析へのコメント

- 本報告の中で最も価値のあるところ
- 各国のコロナ禍の状況と交通需要の概要については、これまでに多数報告(世界交通学会 etc.)
- 各都市の具体的な政策に加え、各線の旅客数の詳細なデータからの実態把握は大きな成果
- EBPM(Evidence Based Policy Making)が求められる中、これらのデータに基づいた分析への発展性

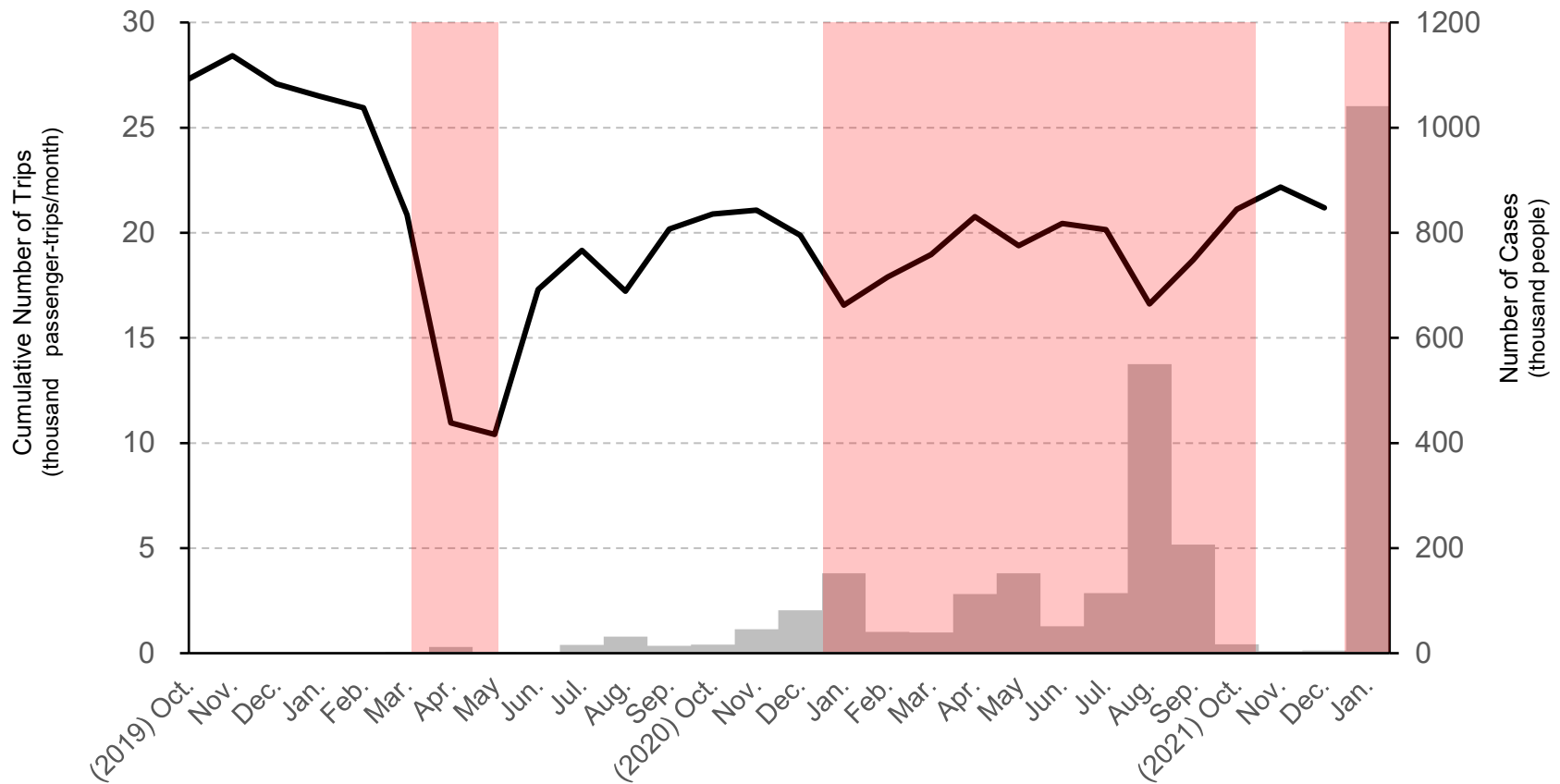
政策に伴う各線の需要変化における着眼点

- 交通・運輸の分析という視点では、
O (Origin (居住地側)) - D (Destination (勤務地側))
を整理することが重要
- O側だけの規制、D側だけの規制、OD両方の規制
交通機関への規制 (鉄道への規制は乗ることができない)
- 日本においては、D側 (勤務先等) の規制の影響は大
- 各国・各都市の「緊急事態宣言」「非常事態宣言」の扱い
(具体的な詳細な内容が重要)

モデルによる要因分析へのコメント

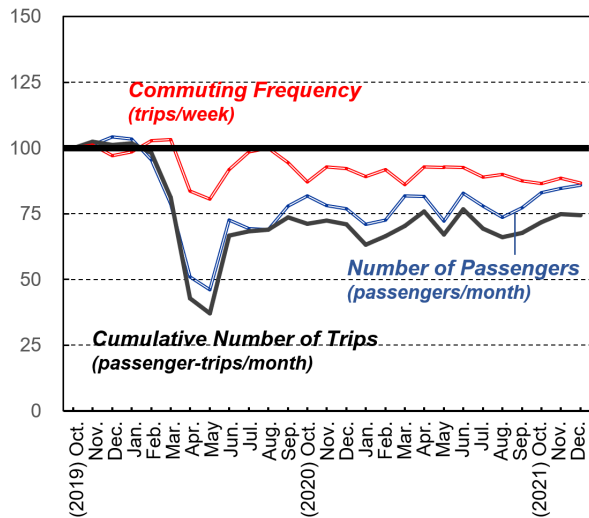
- 少ないサンプル数に対する分析として、PLS回帰分析の適用を試みていることは高く評価できる
- 「一部の変数に内生性の問題が生じている可能性」のため、変数の見直しは必要
- 本モデルには多くの課題があり、改良は必要不可欠
- 各政策(規制)は新型コロナウイルス感染状況に強く関係しているが、**長期間**の新規感染者数と交通需要の相関は弱い → **各期間**での分析が必要

東京(東急電鉄)の場合

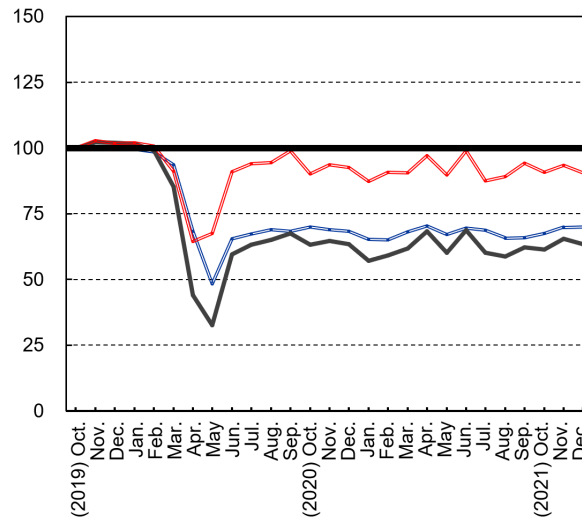


延べ利用回数を利用者と頻度に分解

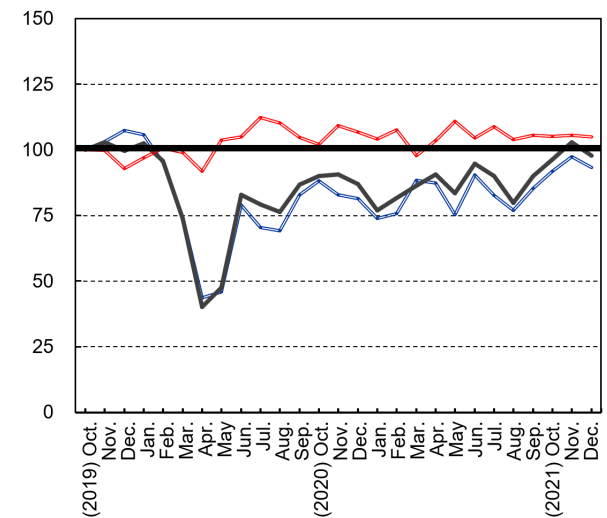
Total
(Commuter Pass + Non-commuter Pass)



Commuter Pass

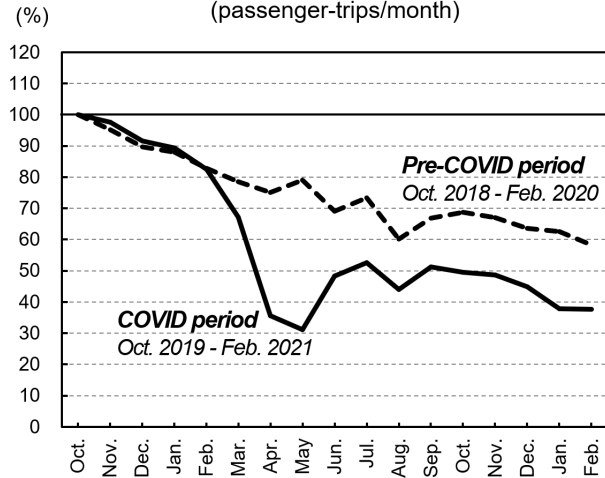


Non-commuter Pass

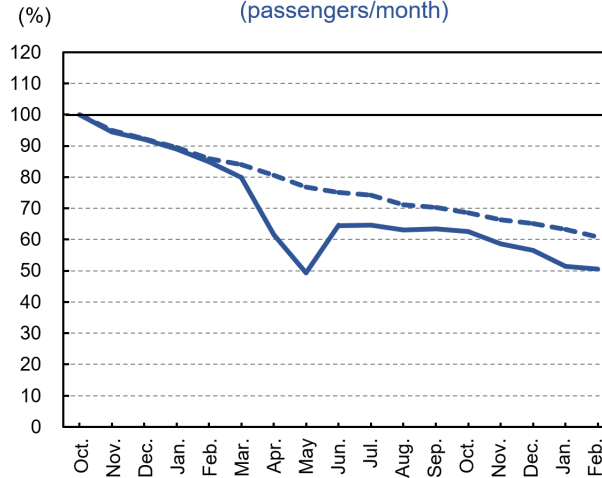


利用頻度の減少の影響が大

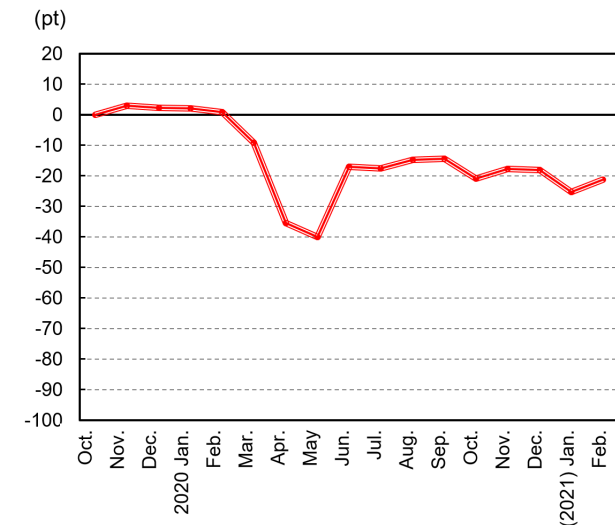
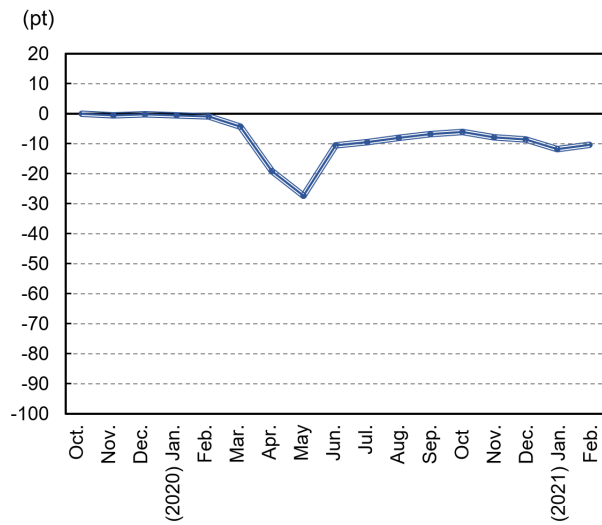
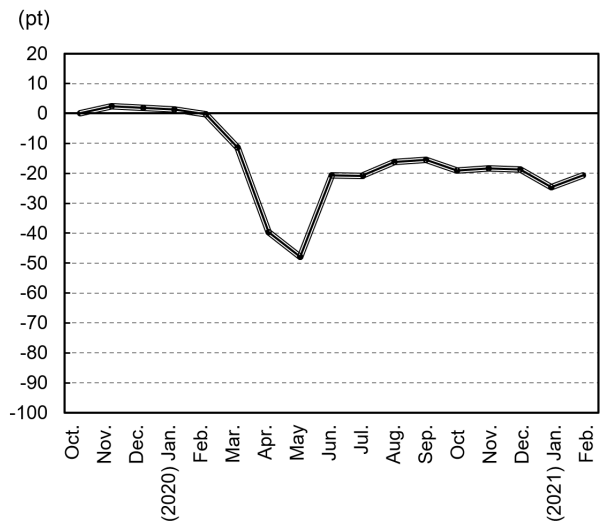
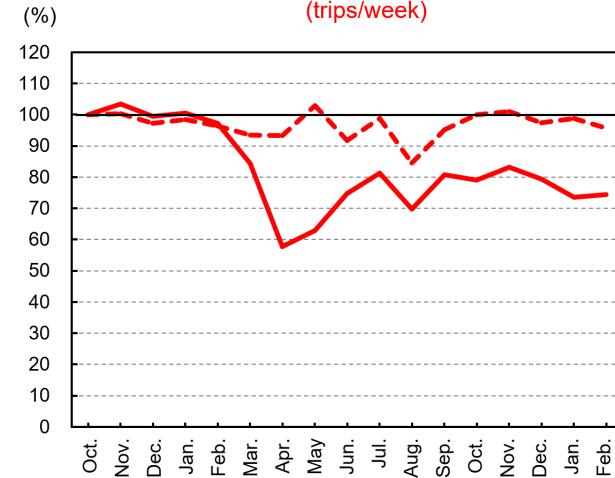
Cumulative Number of Trips
(passenger-trips/month)



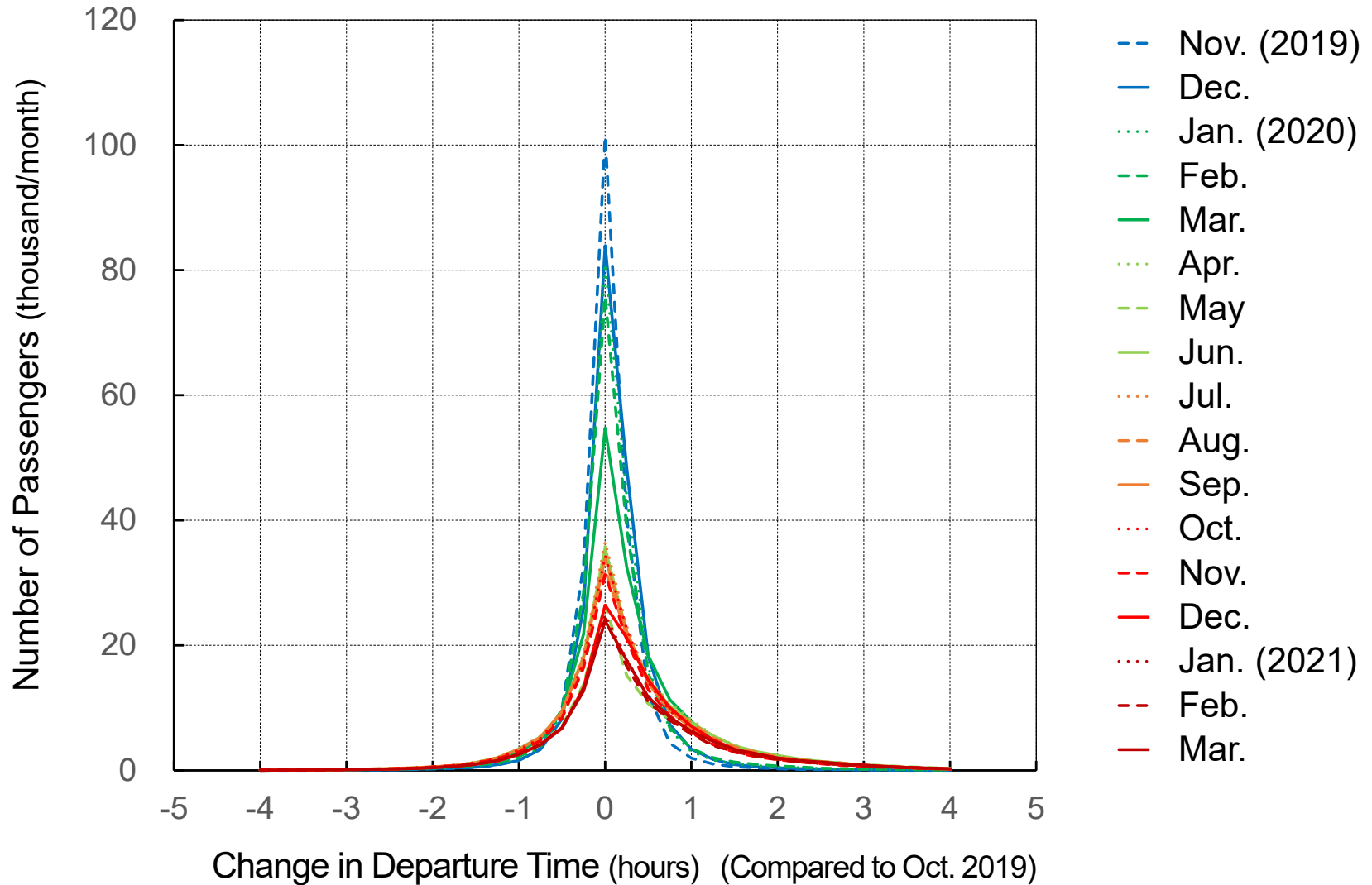
Number of Passengers
(passengers/month)



Commuting Frequency
(trips/week)



出発時刻の変化は小



結論, 今後の方向性へのコメント

- 本分析のモデルでは、各都市の比較はできないのでは？
- 「コロナ禍で何が変わったのか？」
「何が継続され、何が戻るのか？」を考察することが大切
- 日本の場合は、テレワークは定着、勤務時刻は
ほぼ変化なし、曜日による減少には大差なし

- 日本の今後の支援は、短期間の需要変化だけで決めるものではない
- これまでも、長期間の沿線全体を対象としたTODを推奨(駅前開発だけでなく)
- **長期にも影響する生活様式や交通行動の変化をこのデータから、どのように捉えるかが重要**
- 今後のTODへの支援において、認識を変える必要があるものはあるのか？

質 問

- モデル改良の方針は？
- コロナ禍で何が変わったのか？
何が継続され、何が戻ると考えているのか？
- 今後のTODへの支援において、認識を変える必要があるもの何か？

