

新型コロナによる交通崩壊を防ぐための緊急アピールに関する検討

2020年4月20日

上岡直見

環境経済研究所(技術士事務所) 代表

<http://sustran-japan.eco.coocan.jp/office/index.htm>

〒102-0082 東京都千代田区一番町 9-7 一番町村上ビル 6F

※現在、事務所は閉鎖中です。連絡はメールでお願い致します。

検討の趣旨

全国路面電車ネットワークより発信¹のとおり、新型コロナによる利用者の激減で全国の地域公共交通(鉄道・バス・タクシー)が危機に瀕している。感染の拡大防止のため全国で外出の自粛が要請されており、当面は物見遊山の移動は控えるとしても、食品などの入手や医療・福祉施設の利用など、生活必需的な移動は確保されなければならない。こうした移動に支障が生じると、別の面で直接・間接に人命にかかわるリスクが発生し重大な社会的損失を招く。もともと日本の公共交通は独立採算制を原則とするため「三密」でなければ成立しない経営構造を持つ。今回の災厄を契機にその構造を根本的に改めなければならない。

第一に、生活に必需的な移動に際して、自家用車の私的利用(以下「車」という)が可能な場合は当面問題がないとしても、車が利用できない場合は地域公共交通が運行されなければ深刻な状況に直面する。日常的に利用していた商店等が休業したり、必要な食品などが入手できない場合、車があれば複数の商店を買い回るとか郊外のショッピングセンターに移動する等の選択は容易であるが、車が利用できない場合は生活必需品さえ入手できない困難に直面する。一方、産業連関分析により検討すると、生活必需的な分野を稼働するだけでも全国で約1,000万人が就労しなければならない。そのうち一部は遠隔勤務が可能としても、インターネットは物質転送機ではない。すなわち「交通」がなければ「Stay Home」もできない。

第二に、交通事故の側面である。警察庁によると、今年の春の全国交通安全運動期間に発生した交通事故は昨年同期比で大きく減少した²。これは外出自粛による交通量の減少に起因することは明らかであるが、逆に地域公共交通の運行が停止したために車を利用する人が増えれば交通事故が増加することを意味する。その被害は新型コロナによる被害を上回ることになるであろう。この試算は後述する。交通事故防止のため高齢者の免許返納が推奨されており、公共交通の利用券を供与するなど推進策もみられるが、これは地域公共交通の存在を前提としている。

第三に、かりに新型コロナが収束した後も、今後少なくとも数年は経済活動へのダメージのため多くの人々が所得減に悩まされることとなり車の購入・保有は現在よりも難しくなるであろう。

¹ <http://www.racda-okayama.org/archives/1069>

² https://topics.smt.docomo.ne.jp/article/kyodo_nor/nation/kyodo_nor-2020041701001841

生活必需品の入手はもとより通勤も困難となる。また徒歩・自転車では対応できない範囲の高校生の通学も困難となる。新型コロナ以前にも、いわゆる「若者の車ばなれ」は若年層の所得減が要因とされており、好況時には若年層の姿がほとんどみられなかった地域公共交通の若年層の利用が増加している現象もみられる。一方、現段階では真偽不明ながら、コロナ収束後の経済対策として高速道路無料化が提案される可能性がある。また生活支援として自動車関連諸税の減免等の要求が登場する可能性も高い。疲弊した地域公共交通にさらにダメージを及ぼす。

地域公共交通の維持は、単に生活の利便性というサービスの観点ではなく、社会的損失の防止の観点から公的な支援の対象とすべきである。

地域公共交通の崩壊による社会的損失の一例

前述の記事のように、交通事故は自動車の総走行距離と強い相関関係があることは統計的にも実証されている。今後、新型コロナが収束して復興段階になった場合、地域公共交通の運行が失われた分が車に移行したとすれば、どのような社会的損失が発生するかを推計した。なお詳細な検討を行っている余裕がないこと、在宅で資料が閲覧できないことなど制約があるため、ごく大まかな仮定を設けた検討である。

「地域公共交通」とは何かという範囲は諸説あると思うが、国土交通省「陸運統計要覧」「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」「全国幹線旅客純流動調査」「都市交通年報」より、三大都市圏を除いた旅客人員数を「地域公共交通」とみなした。JR本州三社等の大手事業者であっても、新幹線と三大都市圏以外の事業継続は困難になる可能性がある。この分が車に移行したとして、国民1人あたりの自動車走行原単位(乗用車+軽乗用車)を乗じて車の総走行距離とした。これに交通事故統計を適用し車の総走行距離あたりの事故件数等を乗じて推計した。

その結果、追加的な交通事故死者のみを取り上げても、年間およそ400人の人命が失われる。今後の新型コロナの動向は予測しがたいが、少なくとも現状の新型コロナ死者をはるかに上回る被害が発生すると予想される。また新型コロナは収束すればそれ以上の被害は発生しないが、地域公共交通が失われてしまえば追加的な交通事故死者は毎年続くことになる。その他、域公共交通が失われることによる社会的損失は多大であり、順次検討したい。この点からも地域公共交通の維持を公的に支援することは正当化されるであろう。