

【巻頭言】新型コロナウイルス感染症と公共交通

奥田 哲也 Okuda Tetsuya

今年の元旦は、我が家のベランダからの初日の出は拝めませんでしたが、テレビの富士山頂からの映像で初日を拝み、一年の計に思いを巡らせておりました。

夏のオリパラではボランティアガイドとして世界から日本を訪れる人々と交流する、秋は長めにワシントン事務所に行って大統領選の雰囲気を経験する、そして10月目途でタイのバンコクに当研究所の新たな拠点を開設する、など、どれも楽しみにしておりました。まさかこんなことになるとは夢想だにせず。

中国の武漢で肺炎の症状を伴う新たな感染症が広がっているとの情報は耳にしておりましたが、1月16日、日本で初の感染者（30代男性）が出たとの報道。ただ、症状は軽快し自宅療養中とのこと。

そもそも新型コロナって何？と、さほど気にしておりませんでした。が、だんだん感染者が増え始め、肺炎を発症すると命に関わるかなり厄介な感染症であるとの認識が広まり、各種会合も自粛ムード。そして4月7日には緊急事態宣言。2ヶ月ほど、初の在宅テレワークを経験することになりました。

その間、電車、バスに乗ることが全く無くなってしまいました。が、電車、バスはそれまでと変わらず動いている。感染症の収束が見通せないなか、このままでは公共交通が立ち行かなくなるのではないかと。公共交通は、生まれてこの方、空気のような存在で、その存在自体が当たり前のものだっただけに、えらいことになった、と実感しました。

国土交通省による影響の分析（「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年8月）」）によると、例えば鉄道、乗合バス、タクシーのいずれも3月頃から需要が激減し、6月以降一定の回復の兆しが見られるものの、9月における輸送人員の推計で、中小民鉄では過半の事業者が3割以上の輸送人員減、5割以上減の事業者が2割超、となっているほか、乗合バスも高速バスは6割減、路線バスは2割減、タクシーは4割減、と依然、大変厳しい状況にあります。

テレワーク、WEB会議、遠隔授業、ソーシャルディスタンス確保、地方・郊外への転居。緊急事態宣言下の日本で、公共交通に大きな影響を与える新たなライフスタイルへの取り組みが進み始めました。実際にやってみると、テレワーク、WEB会議は思った以上にワークしました。

しかし、この様な新たなライフスタイル、ニューノーマルが根付いてしまうと、公共交通の需要回復は容易に見込めないのではないかと懸念を抱いてしまいます。また、むしろ混雑が緩和され、長年の課題であった快適通勤に資すると現状肯定的な意見も散見されます。某企業が、本社を東京から淡路島に移すとか、ワーケーションなる考え方も提示されています。私のような古い考え方の持ち主にとっては、公共交通で人々がいつでもどこでも繋がって、Face to Face で交流することこそ必須だと思うのですが。

公共交通にとって、災害など危機的な局面はありますが、一般的に期間、影響範囲ともに限定的。が、今回の新型コロナウイルス感染症は、これまでに例を見ない大きな影響を全国的に、かつ長期に渡り及ぼすものと考えられ、コロナは、災害のように物理的な被害こそもたらさないものの、日常生活、経済活動における行動変容を伴い、公共交通の運営に直接かつ甚大な影響をもたらす、そのあり方を根本的に変えてしまう可能性すらあるということ認識すべきではないかと思えます。

前職(国土交通省自動車局長)の頃、CASE や MaaS への期待が語られるなかで、公共交通の役割はどうなっていくのか、それらは公共交通サービスの持続可能性を維持または高めるものなのか、今後の社会経済の変容を踏まえた新たな公共交通のあり方の検討が必要になっているのではないかと、思っておりました。

それに加えての新型コロナ。

全国の公共交通は歯を食いしばって持ちこたえてくれていると思いますが、これから日本にとって公共交通はどうあるべきか、そのために国、地方の行政はどう向き合うべきか、原点に立ち返った議論をすべき機会を迎えていると思えます。

ウイズコロナ、また、いつ訪れるか見通しは不透明ですがアフターコロナの世の中で、公共交通はどうあるべきか。直ちに解が見つからない、というより、解を求めて漸く様々な調査研究、議論が本格的に始まった段階かと思われます。

まずは、新たなライフスタイルの普及の実態をはじめ、社会の変化の正確な把握、分析がなされる必要があると思えます。

また、その流れを今後、どうしていくべきか。ライフスタイルの変化についていえば、何が継続されるべきで、何が元に戻るべきなのか。

ワクチンに加え、特効薬が開発された場合、ライフスタイルはどうなるのでしょうか。ビフォーコロナに回帰するのか(私はそうあってほしいと願うのですが)、新たなライフスタイルは不可逆なものなのか。

職種によって、働き方、ライフスタイル、居住に関する考え方も異なってきていると思います。在宅ができる人とできない人。若い人を中心に、郊外や地方への転居を志向する動きもあるようです。

新しいライフスタイルの実態に応じて、社会制度、社会基盤を見直して、ウイズコロナ、アフターコロナにおける社会の新たな発展の形をどう模索していくのか。

また、医療従事者等のみならず、公共交通の従事者もエッセンシャルワーカーの代表職種であると思います。Go To キャンペーンのような思い切った内容、規模の施策がとれるのであれば、公共交通を公が支えていくための新たな仕組みも検討されて然るべきではないか。コロナ禍のなか、公共交通はほぼこれまで通りの運行を維持しており、そのような公共交通が経営難に苦しむというのは社会的に看過されて良いのか、事業者が被るコスト負担について社会全体での支援は必要ないのか。

一方、ライフスタイルの変化はデジタル化、スマート化を進めるチャンスでもあります。そこで、その流れに公共交通はどう乗るべきか。成長のチャンスをつかむことができるのか。新しい社会に対応するためのプラットフォームのようなものを目指す取り組みなどはあり得るのか。

当研究所でも、「新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響に関するシンポジウム」の開催をはじめ、新型コロナウイルス感染症が公共交通に及ぼす影響、それを踏まえた公共交通のあり方に関する調査研究に本格的に取り組み始めたところです。

また、ワシントンの事務所でも、アメリカにおけるコロナと公共交通というテーマについて調査研究を進めており、今後バンコクの事務所が開設されれば、ASEAN・インド地域における公共交通の在り方について、さらに調査研究、提言を進めたいと思っています。

今後、感染症終息を目指していくなかで、我々の社会経済活動を支える公共交通が、想定されるシナリオ（ワクチン・特効薬完成、今のペースが長期にわたり継続など）のもと如何にあるべきかを考え、それらに関係者が共有していくことが必要になっていると思います。

今回の感染症発生を契機に、ウイズコロナの、また、アフターコロナにおける未来の公共交通について考えていきたいと思っています。

結びに、我が国における公共交通のあり方を考え、それを発信する交通環境整備ネットワークがコロナ禍のもとにおいて果たされる役割にも改めてご期待申し上げる次第です。

おくだてつや
奥田哲也 氏



一般財団法人運輸総合研究所専務理事
ワシントン国際問題研究所長

1984年運輸省入省、鉄道監督局民営鉄道部監理課に配属の後、鹿児島県企画部交通政策課長、国土交通大臣秘書官、総合政策局交通消費者行政課長、国際観光振興機構ロンドン観光宣伝事務所長、自動車交通局旅客課長、航空局空港部空港政策課長、同局航空ネットワーク部首都圏空港課長、大臣官房人事課長、航空局航空ネットワーク部長等の要職を経て、2014年大臣官房総括審議官、2016年鉄道局長、2017年自動車局長に就任。2019年7月退官をし、2019年11月より現職。