

新型コロナウイルス感染症は、集客交流産業（鉄道含む）に甚大な損害を与えつつ拡大中である。当原稿の執筆時点（2021年1月下旬）は、その国内最初の感染例発覚から1年が過ぎたところだ。これまでに何が起きていて、この先どうなるのか。今後に備えて集客交流産業は何をすべきなのか。以下、この3点の順に論じたい。

4つの事実で見るコロナ禍の実際

新型コロナウイルス感染症により、これまでに何が起きたのか。客観的な数字に表れたその実態を要約してみよう。

①日本の感染レベルは世界の中では非常に低い

表1は、世界の各地域での新型コロナウイルスによる死亡者数（2021年1月20日現在）を、人口100万人あたりに換算した比較だ。この通り、日本での死者数は、年時から急増したにもかかわらず、世界のほとんどの地域に比して低いレベルに留まっている。特に欧州や南北米州では、それらに属するすべての国の数字が、日本を大きく上回る。

ただし日本のすぐ隣の中国、韓国、台湾は、いずれも日本よりも感染を低いレベルに抑えている。東南アジアの数字を押し上げているのはインドネシア、フィリピン、ミャンマーだけで、シンガポール、タイ、ベトナムなどその他の国の数字は、日本よりずっと小さい。

また、上記と同じ基準で都道府県別の死者数（人口100万人当たり）を比較すれば、北海道の107人や大阪の93人、沖縄の61人、東京の57人に対して、例えば岡山9人、青森7人、山口6人、佐賀5人、鳥取4人、新潟3人、秋田1人、島根0人など、同じ国内と思えない大きな差が存在する。

②新型コロナウイルスでの死者数は交通事故と類似
表2は、2019年における、日本在住の日本人の、死因別の死者数だ。

2019年にはインフルエンザの死者数が過去最高となり、関連死を含めて1万人が亡くなったと言われる。それに対して、新型コロナウイルスによる死者数の累計は5千人強（関連死含む）と、インフルエンザの半分だ（2020年2月の最初の死者から、ほぼ一年を経過した2021年1月下旬まで）。

また、新型コロナウイルスの死者数を1日当たりに直すと14人で、交通事故の12人（関連死を含まない）と同水準だ。交通事故は極めて重大な問題で、だからこそルールを定め、交通信号や標識や歩道の整備、取り締まりにも莫大な予算を投じているのだが、だからといって通勤通学を禁止し経済を止めるといふ話にはならない。新型コロナウイルスの脅威にも、交通事故と同じレベルで用心し対処すべきだが、それ以上にむやみに怖がる必要はない。

それらに対し、脳卒中で亡くなる人は毎日293人、心臓病は570人と桁が違う。コロナを恐れて外出せず、かえってこれら生活習慣病を悪化させ

鉄道の未来学

基調報告 59

新型コロナウイルス感染症は、今なお拡大中である。昨年春の外出自粛要請、緊急事態宣言の発令以来、鉄道を含む集客交流産業は、出口の見えない厳しい事態に直面している。果たしてコロナ禍で何が起きたのか、その先にはどのような事態がやってくるのか。「新常态」における地域観光と鉄道の新しいありようを考察する。

新型コロナウイルスの地政学と新常态の地域観光

株式会社日本総合研究所
主席研究員

藻谷浩介

Kosuke MOTANI

1964年山口県生まれ。平成大合併前3200市町村のすべて、海外114カ国を自費で訪問し、地域特性を多面的に把握。地域振興、人口成熟問題、観光振興などに関し、精力的に研究・著作・講演を行っている。2012年より現職。国内の鉄軌道全線を完乗している。著書に『デフレの正体』『里山資本主義』（ともにKADOKAWA）、『完本 しなやかな日本列島のつくりかた』『観光立国の正体』（ともに新潮社）など。近著に『世界まちかど地政学Next』（文芸春秋）がある。

■表1 新型コロナウイルスによる死者数の水準の比較 (2021年1月20日現在)

	米国	中南米	カナダ	欧州	ロシア	アフリカ	西アジア	南アジア	中央アジア	東南アジア	日本	大洋州	韓国	中国	台湾
累計死者数 (人口100万人当たり)	1,225	848	490	962	461	61	222	102	156	61	37	26	26	3.4	0.3
日本との比較 (日本=1とした倍数)	32.7	22.6	13.1	25.7	12.3	1.6	5.9	2.7	4.2	1.6	1.0	0.7	0.7	0.1	0.0

死者数：ジョンズ・ホプキンス大学 / 人口：国際連合人口部 2017年推計 & 予測による、2020年人口

■表2 日本在住の日本人の、死因別の死者数 (2019年)

	がん	心臓病	老衰	脳卒中	肺炎	事故	腎不全	自殺	肝臓病	糖尿病	(参考) インフルエンザ	(参考) 交通事故	新型コロナ (21.1.24まで)
年間死者数 (万人)	37.6	20.8	12.2	10.7	9.6	3.9	2.7	1.9	1.7	1.4	1.0	0.4	0.5
一日当たり換算 (人)	1,030	570	334	293	263	107	74	52	47	38	27	12	14

厚生労働省「令和元年(2019)人口動態統計」

■表3 新型コロナウイルスによる年齢階層別の重症化率と死亡率 (2020年6～8月の国内感染者)

	～10歳	11～20歳	21～30歳	31～40歳	41～50歳	51～60歳	61～70歳	71～80歳	81～90歳	91歳～	全体
重症化率 (%)	0.09	0.00	0.03	0.09	0.54	1.47	3.85	8.40	14.50	16.64	1.64
死亡率 (%)	死者なし	死者なし	0.01	0.01	0.10	0.29	1.24	4.65	12.00	16.09	0.96

「厚生労働省に助言する専門家組織」2020年10月28日発表

■表4 日本における新型コロナウイルス感染拡大の軌跡 (2020年1月26日～2021年1月23日)

	前哨波	第一波	第二波	第三波
陽性判明者数増加開始日	20年1月26日	20年3月18日	20年6月19日	20年10月16日
陽性判明者数ピーク日	20年2月25日	20年4月12日	20年8月6日	21年1月8日
ピーク日の新規陽性判明者数 (前後7日間移動平均・人)	18人	545人	1,381人	6,446人
ゲノムの型 (変異発生地による)	湖北省型	欧米型	東京型	同左

ジョンズ・ホプキンス大学発表の数値から、毎日の新規陽性判明者数 (前後7日間移動平均) を計算して、崖谷が判定

ている人が多いことは憂慮される。自殺者も、2019年に過去最低を記録したが、それでも平均で毎日52人あった。コロナ禍でこれが増えたのでは元も子もない。

③若者は新型コロナウイルスでは死なない
同じ新型コロナウイルスでも、感染後に重症化し、あるいは死亡する率には、年齢別に顕著な差がある。表3は、6～8月に日本国内で感染した人の年齢別の重症化率と死亡率だ。

60歳以下の現役世代の死者は大変に少ない。特に20歳以下の死者は、2020年12月10日現在でもゼロである。

④ウイルスを広めたのは外国人観光客でない
新型コロナウイルスは、RNAが日本だけの単鎖型であるため、変異が激しい。日本でこれまで起きた4度の感染拡大の時期と規模、それぞれを起したウイルスの遺伝子型(国立感染症研究所のゲノム情報解析による)を、表4に示す。

感染拡大の原因は、内憂外患でいえば内憂だったのである。

感染から陽性判明までには半月程度のずれがあることに注意したい。例えば第二波は、8月6日をピークに鎮まり始めたので、その半月前(7月22日)のGOTOトラベル開始と同時に、むしろ新規感染が減ったことがわかる。しかし10月1日に東京都を対象地に加え、同時にGOTOイートを開始したところ、その半月後の10月16日から第三波が始まった。つまり問題は、GOTOトラベルそのものではなく、東京都の追加とGOTOイートにあったわけだ。

第三波は、場所や時間を問わず、「換気不全の室内において、他人同士で、マスクを外して会話すること」を感染の主因に、過去最大を記録した。その証拠が、2020年12月10日からクリスマスまでの感染急拡大であり、年末年始の新規感染はその時期よりも少なかった。つまりや旅行や帰省よりも、近場での忘年会が感染の主因だったのではないか。

そもそも「三密回避」とは、「密集、密閉、密接が重なるのを避けること」だが、単に「密集」のことだと、単純化されて定着してしまった。だがマスクをして会話を慎んでいけば、密集しても感染は起きない。映画館も、クラシックコンサートも、観劇も、学校の通常の授業も安全だ。危ないのは「密閉」(換気不全)と「密接」(マスクなしの会話)だったのだ。

このようなミスリードの被害を最も大きく受けたのが、公共交通機関だろう。乗客が「密集」しているので感染の危険が高いと、国民の多くは思い込んだのである。その結果、鉄道、バス、航空の各社は、何割もの売り上げダウンに苦しむことになってしまった。

しかし実際には、満員の電車やバスの中でも航空機の中でも、あるいはタクシーの車内でも、感染拡大は起きてはいない。乗務員の間にもクラスターは発生していない(蛇口の共用など接触による例を除く)。理由は、通勤電車、バス、航空機、タクシーの客室内は十分に迅速に換気されている上、マスクを外して会話している乗客がほぼ見られないためであり、つまりは「密集」はあっても「密閉」と「密接」が発生していないからだ。

ここに明らかになり、中国人観光客が2020年の1～2月に持ち込んだウイルスは、ほとんど感染拡大しなかった。

それに対し、4月の緊急事態宣言をもたらしたのは、欧米から帰国した日本人が持ち込んだ変異ウイルスによる第一波だった。これは何とか制圧できたが、東京都内でさらに変異したと推定されるウイルスが、第二波、次いで第三波を起し、この第三波が死者数を大きく増やした。つまり感

「三密回避」というスレた概念が生んだ公共交通機関の危機

「換気不全の室内において、他人同士で、マスクを外して会話する」という、危険な行動が、なぜ2020年末に横行してしまったのか。その犯人は「三密」という、「覚えやすいが意味不明」なフレーズではないかと考える。

通勤電車に乗る機会が多い大都市近郊の自治体での感染拡大レベルが、都心に比べて相当程度低いことに注目すべきである。一例として、東京周辺の幾つかの自治体の感染水準を表5に示す。もし通勤電車の車内で感染が起き

■表5 新型コロナウイルス陽性判明者数（累計）の水準の比較（2021年1月20日現在）

	23区	狛江市	調布市	府中市	多摩市	町田市	八王子市	埼玉県	千葉県	神奈川県
陽性判明者数 (人口100万人当たり)	7,126	3,411	4,130	4,287	2,856	3,316	3,092	2,969	2,938	3,865

陽性判明者数（累計）：都内自治体は東京都庁発表、県はJX通信社調べ / 人口：2020年元旦の住民票数

に、死者数がその半分の2020年の新型コロナウイルス感染症局面で、公共交通機関の利用は大きく減少したわけである。このままでは各社はコストダウンのためのリストラを迫られ、そのことが運行頻度などの利便性を損なうことになるのは明白だ。公共交通機関の利用者が車にシフトすれば、交通事故死者数も増えるだろう。極めて憂慮すべき事態である。

新型コロナウイルス禍の先に来る事態

このような新型コロナウイルスを、われわれは根絶ないし国外排除できるのか。それとも共存を図るしかないのか。先の先まで考えれば、後者しかないことは自明だ。

愛知県でも数字を取れば、都心での感染の方が郊外での感染より多いという、同じ傾向が出てくる。1万人もの命がインフルエンザで失われた2019年に、インフルエンザ感染を避けようと公共交通機関の利用を忌避する動きはほとんど見られなかった。それなのに、死者数がその半分の2020年の新型コロナウイルス感染症局面で、公共交通機関の利用は大きく減少したわけである。このままでは各社はコストダウンのためのリストラを迫られ、そのことが運行頻度などの利便性を損なうことになるのは明白だ。公共交通機関の利用者が車にシフトすれば、交通事故死者数も増えるだろう。極めて憂慮すべき事態である。

入国者の管理を厳格化した台湾やニュージーランド、徹底した行動制限と検査を実施した中国など、市中感染を見事に封じ込めるのに成功した例もある。だがそのように「ゼロコロナ」の状態になると、住民に免疫ができない分、コロナの潜在的な危険は逆を高まってしまう。そして世界の他の大部分でコロナが野放しである以上、どこかの時点で国民の大多数にワクチンを接種しない限りは、いつかはパンデミックに見舞われることになる。

だがワクチン接種に踏み切れば、発生確率がいかに低くても副作用による死者が発生する。コロナを効果的に食い止めた国ほど、ワクチン接種でかえって、コロナ以上の数の死者が出る結果になる。中国ではそれでも強制的に接種を実施するだろうが、民主主義国でそれができるか。

日本の死者数水準は欧米の数十分の1だが、それでも感染拡大を抑えられていない。つまり若者を含む大多数がワクチンを打つ以外に、やはりコロナ禍からの脱出口はない。

ただしワクチンの効果は、感染後の重症化の抑止であり、変異を続けるウイルスの感染自体がそれで防がれるわけではない。ワクチンが普及してもウイルスは風邪の一種として残り、ウィズコロナの時代はずっと続くことになる。

「何人に一人」が一年間に訪日したかという数字を計算してみよう（複数回入国すれば複数人と数える）。2019年には、中国人が143人に1人訪日した。それに対しタイ人は52人に1人と3倍近い水準である。シンガポールの人は11人に1人、韓国となると9人に1人、台湾は4人に1人、香港に至っては3人に1人が日本を訪れた。それだけリピーターが多いわけだ。中国人が韓国人並みの頻度で来るだけで、今の15倍となり、国内隅々が埋まってしまう。そこまで行かずとも、タイ人並みになるだけで3倍増となる。これは可能性というよりは、現実の「危険」といった方がいい。だからこそ、デイスカウント路線で数を増やして観光公害を招くよりも、高単価客だけを増やして平時の収益性を上げることに、目標を再設定するべきだ。

欧米マーケットでいえば、2019年に米国人が187人に1人来日した計算になるのに対し、カナダ人はその2倍、豪州人は6倍の頻度で訪日している。欧米にもアジア市場と同等の潜在成長力があるものと、筆者は考えている。ポストコロナのインバウンド観光では、だから、観光客の数を目標にすべきではない。いたずらに低単価で客数を増やすのではなく、少なめの客に高単価できちんとしたサービスを提供する方向に舵を切らねばならない。また、車を持たないインバウンド客を、団体バスではなく定期運行の鉄道やバスの利用に誘導することも、ソフト・

①インバウンド観光の復活

筆者が特に楽観しているのは、コロナが常在する風邪の一種となった後の、インバウンド客の従前以上の増加だ。そのような状況がいつ来るのかは、ワクチンの実効性次第なので予測が難しいが、今年の後半という観測もあれば、来年という見方、10年後というような意見もある。しかし必ずその時は訪れる。

インバウンドは、政府が呼んだから増えたのではない。外国人、とりわけ東アジアや東南アジアの住民にとって、日本がホッとくつろぎに来るのに最適の場所だからこそ、リピーターが増えたのである。そして以下に示すように、インバウンド観光は、2019年時点ではまだ、ロジ曲線の最初のカーブを上向きに曲がったばかりだったのだ。

どの国・地域から何人来たという数字ではなく、それぞれの国・地域の

「何人に一人」が一年間に訪日したかという数字を計算してみよう（複数回入国すれば複数人と数える）。2019年には、中国人が143人に1人訪日した。それに対しタイ人は52人に1人と3倍近い水準である。シンガポールの人は11人に1人、韓国となると9人に1人、台湾は4人に1人、香港に至っては3人に1人が日本を訪れた。それだけリピーターが多いわけだ。中国人が韓国人並みの頻度で来るだけで、今の15倍となり、国内隅々が埋まってしまう。そこまで行かずとも、タイ人並みになるだけで3倍増となる。これは可能性というよりは、現実の「危険」といった方がいい。だからこそ、デイスカウント路線で数を増やして観光公害を招くよりも、高単価客だけを増やして平時の収益性を上げることに、目標を再設定するべきだ。

欧米マーケットでいえば、2019年に米国人が187人に1人来日した計算になるのに対し、カナダ人はその2倍、豪州人は6倍の頻度で訪日している。欧米にもアジア市場と同等の潜在成長力があるものと、筆者は考えている。ポストコロナのインバウンド観光では、だから、観光客の数を目標にすべきではない。いたずらに低単価で客数を増やすのではなく、少なめの客に高単価できちんとしたサービスを提供する方向に舵を切らねばならない。また、車を持たないインバウンド客を、団体バスではなく定期運行の鉄道やバスの利用に誘導することも、ソフト・

欧米マーケットでいえば、2019年に米国人が187人に1人来日した計算になるのに対し、カナダ人はその2倍、豪州人は6倍の頻度で訪日している。欧米にもアジア市場と同等の潜在成長力があるものと、筆者は考えている。ポストコロナのインバウンド観光では、だから、観光客の数を目標にすべきではない。いたずらに低単価で客数を増やすのではなく、少なめの客に高単価できちんとしたサービスを提供する方向に舵を切らねばならない。また、車を持たないインバウンド客を、団体バスではなく定期運行の鉄道やバスの利用に誘導することも、ソフト・

ただしワクチンの効果は、感染後の重症化の抑止であり、変異を続けるウイルスの感染自体がそれで防がれるわけではない。ワクチンが普及してもウイルスは風邪の一種として残り、ウィズコロナの時代はずっと続くことになる。

どの国・地域から何人来たという数字ではなく、それぞれの国・地域の

ハードの両面からもっと本格的に実現していかねばならないのである。

だがそうなるまでの間の1年か、数年かを、国内の集客交流事業者はしめるのだろうか。

②日本人の旅行市場に残る成長可能性

頼みの日本人の国内旅行消費は、ここ10年間総じて横ばいだ。これは好不況の波や若者の旅行離れといった、需要の上部構造の変化を原因とする以上に、69歳以下人口の減少という、下部構造の不可逆変化を反映している。

すべての内需型B to C産業は、消費者が消費に使える時間（A消費者の数×24時間×365日）を取り合っているが、消費者の頭数の減少で全体のパイは年々減少している。コロナ禍が去った後にも当面人口減少は止まらないので、そこでなお売り上げを増やせる産業は、消費時間を他の消費財から奪って来られる産業か、あるいは消費時間当たりの消費単価を上げていける産業かのどちらかだ。

この理屈を踏まえ、単なるディスプレイカウントに走る事業者が多いほど、その産業の売り上げは減る（「デフレになる」）。

日本人相手の旅行産業の場合、ワーケーションやMICEのように仕事時間を消費時間に転化させるやり方や、有料ガイドの普及による時間単価の上昇などに、可能性はまだ残っている。連泊、滞在、短期定住への誘導も、家賃支出や日常の食費を旅行消費に転化させるやり方として重要だ。さらにい

えば、ネット社会での「投げ銭方式」や「オークション方式」のように、原価の積み上げを無視した課金の方式も、もっと工夫されてよい。

この状況に改善がみられるのは、団塊世代が世を去る、2025〜40年あたりだろう。経済的に不遇だった団塊ジュニアに多少とはいえ相続財産が流れ込むこの時期に、彼らの熟年旅行、退職旅行熱は確実に盛り上がる。しかしそれを海外に逃がさずに国内に向けられるかは、その時点での国内事業者の戦略の練度にかかっている。

③コロナ禍でも鉄道事業者にできる工夫

海外旅行市場が劇的な縮小を余儀なくされた2020年。残念ながら国内旅行にもさまざまな制約がかかり、その支出が国内での消費に回ってくることは、全体としては起きなかった。一部宿泊事業者は「疑似海外旅行」とでもいふべき異空間体験の売り出しで一定の成功を収めたが、車内空間が狭い鉄道が実乗促進で稼ぐのは、この間は難しい。

そこでお勧めしたいのは、疑似旅行体験のオンラインでの販売だ。マニアが満足する運転席体験や、一般向けの車窓解説動画、子ども向けのコンテンツなどをネットで課金販売できるとよい。列車を終始ドローンで追いかける撮影というのも、どこかの事業者で試みてどうか。一般向けは乗車運賃と同額、マニア向けは投げ銭方式など、価格も多様化を試みるべきだ。複数社や協会単位で制作と販売を共同化し、コスト

ダウンと販路開拓を行えばなおよい。

このスキームの利点は、実乗と市場の奪い合いがないことだ。むしろ映像の先行販売が、地味だけれども味わい深い車窓への気づきにつながり、コロナ禍後の実乗を喚起する可能性もある。各社の自己発見に期待する。

④合理化↓減便↓廃止か、上下分離か

それでも2020年は、少子化と道路整備の進む日本において、鉄道を純民間の営利事業として継続していくという理想の無理が、顕在化した年として記憶されるだろう。地方のみならず都会の通勤路線でも、従前の高水準の運行頻度や低価格サービスの維持はやはり難しいと、多くの事業者が気づかされたのではないだろうか。

ここで鉄道事業者の心中を代弁すれば、「輸送密度の低い路線からは、順次撤退して（公共補助を受けた）バスに道を譲りたい」ということになるだろう。しかし、軌道系交通とバスとは、わかりやすさ、利用者数に大きな違いが出る。やや専門的になるが、交通経済学の第一人者である宇都宮淳人・関西大学教授の近著「地域公共交通の統合的政策」（東洋経済新報社）をぜひお読みいただきたい。社会的に見た鉄道という存在のプレミアムの価値を、学問的・定量的に検証した労作である。そのような価値の存在は、上下分離などの形で鉄道に公費を投入する根拠となる。

が、鉄道は赤字になれば不要」というのは、日本独自のガラパゴス的発想だ。ガソリン税を原資とした道路特別会計が、社会福祉向け的一般財源には流用されているながら、同じ交通分野の鉄道の維持に直接回されては来ないというのは、どう考えてもおかしなことである。

道路も港湾も「赤字なので廃止」とはならない日本。福岡空港のように制度設計上の問題として大赤字のまま、必要な国際的な地位を果たしている交通インフラもある。そんな中でなぜ鉄道だけが、赤字か黒字かで存否を判断されなくてはならないのか。少なくとも道路と同等の条件で、路盤部分は道路特別会計（国費）で維持されるという、国際標準の制度設計が導入されるべきだ。

鉄道事業者にとっては面倒ごとが増えるばかりなので、そんなことなら手放したいと言いたくなる気持ちもわかるが、皆さんは運営と路盤維持整備を一体で行うプロでもある。そんな事業者の中から、上下分離路線のメンテナンスを各地で請け負う事業者が出てきてもおかしくないはずだ。業界として国を動かすことも考えるべきである。

インバウンド復活の先に、「この路線をなぜ残しておかなかったのか」という反省の声が多々上がるようであれば残念なことだ。公共と面倒くさい連携をしつつも、未来世代と世界の顧客のために鉄道を遺す、という意識を持つ事業者が、この機会に一つでも増えることを願っている。