お題：(1) 11_09383 そらん

　毎朝乗る通勤電車は遅くてしかも混雑して辛いものがある。早く対策を高じてほしいものであるが、行政は対策費用をあまり出してくれないし、鉄道会社側もそれを対策したからといって人口が増えない現代では大幅な増収にはなり得ないので経営的には対策しないのが最善となってしまう。

　そこで、機会費用という概念を用いると、それがどれだけ大きな損失を被ってるかを理解することが出来る。例えば昼間は15分で結べるところを、朝ラッシュ時は35分もかかってしまうのに長年その対策を放棄したという、経営的には賢いけど利用者から見ればクズな、株主想いの鉄道会社の路線がある(実名を挙げると京王線の調布から新宿である)。

　ラッシュ時にそんなにも時間がかかる理由は、上下1線ずつ(複線)しかないため、急行などの列車が追い越し出来る場所が限られるためである。日中はそれで問題ないが、ラッシュ時は本数が限界まで増えるため、それでは追い越してもすぐにまた前の列車に詰まり、列車が渋滞していくような格好となってしまう。そこで、上下2線ずつ(複々線)に改良すれば急行などの列車はどこでも各駅停車を追い越しすることができるため、日中時並のスピードへ向上することが期待できる。

　もし対策をした時と現状の差を考えて、昼間と同じ一人あたりでは20分、機会費用では時給の3分の1であるが、大勢の人が毎日乗るわけで、その損失額は塵も積もれば山となることが考えられる。では実際に大雑把に考えてみる。まずは、どれだけの人が20分の機会損失を被るかを考える。対象となる人はほとんどは急行など比較的速い列車に乗るため、その本数と1本あたりの利用者数、そして機会費用を掛け算していく。ラッシュ時のピーク1時間には18本それらの列車が走っており、列車定員が1500人に対して乗車率が最混雑区間でおよそ180〜200%である。なお、あくまでこれは最混雑区間であるため、ここでは比較的空いてる(最混雑区間の4分の3程度)区間もあることを考慮し、平均をとって160％とする。また、ここでは時給を1000円と仮定してみる。

　すると、1000×1/3×1500×1.60×18=1440万、たったの1日で1440万もの機会損失を生んでるのである。年間の平日を365/7*5=260、休日等を若干引いて250日くらいと考えると、

年間の機会費用は、1440×250=36000万＝36億円である。行政はぜひそれなりの予算を鉄道会社に渡して、これを解消するよう働きかけてほしいものである。

時間が20分も遅くなるのはちょうどラッシュ時のピーク1時間であるが、その前後もそれなりに遅くなってるため、それらも合算すれば金額はさらに膨れ上がるし、逆方向や夕ラッシュ時も考えれば、これだけでは済まないと思う。

さらにもうひとつ、着席という観点からこれを考える。この路線の各列車の始発駅では、席取り合戦のために座りたい客はだいたい発車時刻の10−20分前に並んで待つのが普通である。もし上下2線ずつ(複々線)になれば、列車の本数も増やすことが出来るため、この待ち時間を解消することも期待できる。平均を15分、席の数を1本あたり500人、対象となる列車の本数をラッシュ時の1時間あたりの本数、28本として、1000×1/4*500*28=350万、年間8億7500万である。

走らせる列車の本数に余裕が出来れば、全員座れる列車を走らせて、代わりに指定券を発行してそれくらいの料金を取って直接鉄道会社の懐に入れることも出来る。通勤電車ひとつとってもいろいろな機会費用が考えられると思うので、それをぜひ利用して公共事業の推進や生活の利便性の向上に役立ててほしいものである。