

3

新型コロナウイルスによる減便、減車に見る
日本の鉄道の現状分析

社会学部 2 年

稲垣 佑一

1. はじめに

新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等を受けて人を移動させて利益を得てきた鉄道各社は等しく厳しい局面に立たされた。それでも減便、減車あるいは通常運転など判断は分かれた。今回の研究ではそのような各社の判断をいくつかに分類し、判断の傾向をつかむとともにそれを踏まえた個人的な提言を行っていく。なお、本文で鉄道各社や路線の通称と愛称を断りなく使用させていただく。

2. 各社の対応はどうであったか

今回は第一波とされる 5.6 月の減便、減車についていくつかの事例を対象にした。そのため回復の兆しが見えた夏から秋にかけてとは大きく状況が異なることを申し添えておく。

○都市部

主に以下の 5 パターン分類される。代表的な会社を提示する

減便は行わない

札幌市交通局、福岡市交通局、東京メトロ、相鉄、JR 東日本・東海・西日本の通勤路線（一部路線で深夜運休あり）、阪神

有料特急の一部運休

東武、東急、京王、西武、京成、小田急、名鉄、南海

特別ダイヤの編成

函館市交通局、仙台市交通局、京都市交通局、JR 北海道・JR 四国・九州の都心路線

深夜便は運転を見合わせる

名古屋市交通局

土休日は減便する

大阪メトロ、阪急、近鉄、阪堺、西鉄

しかし、全体として大きく減便に踏み切った会社はなかった。要因として3点が考えられる。まず、鉄道会社の構造的な点だ。鉄道会社は運行・保有・指令が自社で完結している。このおかげでダイヤ乱れ時の柔軟な輸送や効率的な設備投資が行われている反面、経費圧縮が非常にむずかしい。運休にしたとしてもせいぜい運行時の電気や燃料代とわずかな人件費くらいだ。そのため減便に対して強いインセンティブが働きにくかったと想定される。次に、公共性の担保を求められたこともあるだろう。町としての機能を守るために働くエッセンシャルワーカーやテレワークのできないサラリーマンも多数いたことがあり、都会の「地域住民の足」という面を重く見られた。最後に、他国の公共交通の状況を考慮したのかもしれない。たとえば、アメリカニューヨーク州の感染爆発の理由の一つとして、普段の利用者が中・下流労働者が多く、テレワークできず依然需要が旺盛だったにもかかわらず、乗務員の感染で地下鉄を大幅に減便して密な環境を作ってしまったことがあるようだ。このような他国の例などから赤字になったとしても、密を避けるために通勤列車は今まで通り走らせるべきだという方向にまとまっていったのだと推測される。通勤電車はクラスターの発生源だという批判に、十分な密回避をしているとアピールする目的があるだろう。しかし、地域ごとにどの選択肢をとる会社が多いかによりが面白いところだ。

○地方部

地方の鉄道は銚子電鉄、富士急行電鉄、岳南電車、琴平電鉄など3、4割の減便に踏み切った会社がある。なかでも目を引くのは大井川鉄道の朝方の1往復以外をバスによる代行輸送として点だ。財政的に厳しい地方私鉄各社は利用客の中心となる学生、高齢者、観光客いずれについても利用が見込めないことが明確で、都市部のように乗車率の低い列車を何本も走らせられる体力もなく、密になりえないことから大規模な減便に踏み込んだようだ。

○新幹線

北海道 新青森～新函館北斗駅間の定期6本と臨時列車の運休

東北・秋田・山形・上越 臨時列車の運休

北陸 つるぎ号7本(6月1日より6本)運休と臨時列車の運休

九州 線内合計 39本運休

東海道山陽新幹線 臨時取りやめ、一部定期運休。一時的に毎時7.8本に減便

他県への移動が制限された緊急事態宣言下で都市間交通の一翼を担う新幹線は厳しい乗車率が続いている。報道ではゴールデンウィークの東京駅のぞみ乗車率が0%だったこともあるとされている。需要がやや回復傾向にある秋以降は高頻度運転の維持で密を回避する方向に各社移っているが、コストに見合う効果は当面見込めないという厳しい現状がある。

1 国土交通省自動車交通局 (社)日本バス協会 「バス産業の収支構造と他産業との比較について」

2 TBS 4月28日付報道より マサチューセッツ工科大学 ハリス教授の分析(要約)

○空港アクセス列車

減便のあった空港アクセス列車

快速エアポート (JR 北 / 新千歳)	日中毎時 4 本から 3 本に減便 (計 32 本運休)
成田エクスプレス (JR 東 / 成田)	日中の全ての便、朝夕の一部の便を運休 (計 37 本運休)
スカイライナー (京成 / 成田)	36 本運休
ミュースカイ (名鉄 / 中部)	平日 22 本、休日 35 本運休
はるか (JR 西 / 関空)	28 本運休 (9 月 1 日～ 42 本運休に拡大)
ラピート (南海 / 関空)	平日 34 本、休日 46 本運休
宮崎空港線 (JR 九州 / 宮崎)	管内特急減便と合わせて 6 本運休

※仙台空港アクセス線、東京モノレール、京急空港線、千里中央以西の大阪モノレール、ポートライナー、福岡市営地下鉄空港線、上記以外の路線空港アクセス列車は日常利用も多いことから減便は発生していない。

このコロナの影響を一番受けているのは航空産業そしてその空港需要にこたえてきた空港アクセス列車ではなかろうか。特に「はるか」、「ラピート」、「ミュースカイ」、「成田エクスプレス」、「スカイライナー」といった専用の列車を用意している空港アクセス特急が半ば瀕死状態である。鉄道のみならず空港利用者輸送を目的にしたバス路線も同様に減便が相次いでおり、新型コロナウイルスが航空会社やその周辺企業に与えた影響の大きさは計り知れない。取りやめになっていない国際線や国内線も羽田空港を中心に運行することになっているため、成田、中部、関西の空港アクセス列車の閑古鳥は当分続きそうだ。

3. おわりに

今回の調査で観光を中心として大きな影響が出ているという事実をデータとして提示できたものとする。本数には反映されなかった会社でも、鉄道各社が大きなダメージを負ったということはニュース等で耳にしたことと思う。このようにコロナウイルスはいわば現状の鉄道経営のもろさをまざまざと見せつけたのではないだろうか。

とくに地方鉄道には定期利用の低迷という厳しい現状がのしかかっている。そして、かつての水準に定期利用を戻すということは難しい。事実、養老鉄道はコロナ比で 3 割であった不定期利用率を 5 割に上昇させるといういわば観光への注力を朝日新聞のインタビューにて表明している¹。鉄道が安定したビジネスであるということはもはや過去の事実だ。くわえて鉄道はなくてはならないものではなくなった。私事になる話をすると、旅行で北海道に行ったとき免許の関係で公共交通のみで回った。それでは利便性が十分ではなく、満足に回れなかった。このような状況で、定期利用が少なく今後経営がさらに苦しくなった鉄道会社に対して、廃線を提示することも大いにあり得るだろう。鉄道による利便性を街の魅力にしたい。鉄道にしかできない魅力がある。

1 朝日新聞 11 月 1 日付「+C」

.....

そうでないならば、腹をくくって廃線をきめることもあるだろうし、その判断を私は肯定したい。

逆に都市部については、これを機により安定した経営戦略を求められ、適宜行政の補助を申請しつつ経営をしていこう。それは地域の足としてなくすことを許されず、通常運行が必要だったという都市鉄道の立ち位置によるものだ。鉄道各社は始発・終電の変更や時間別運賃の導入など、収支の立て直しと、経営基盤の強化に邁進しているところで、私はこれらの動きはやむなしと思っている。私企業でありながら公共性の高いサービスの提供を行う鉄道事業者のこれらの動きを利用者の方にも理解していただきたいと思ってすごしている。

せめて、一刻も早く危機を脱することを願うのみだ。

参考文献

国土交通省自動車交通局 (社)日本バス協会 「バス産業の収支構造と他産業との比較について」
 TBS 4月28日付報道より マサチューセッツ工科大学 ハリス教授の分析(要約)
 朝日新聞 11月1日付「+C」
 運休情報は鉄道各社の各種プレスリリースによる