

(論文)

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

The impact of COVID-19 on the Japanese urban railways (re-arguing)

平田 一彦 *

Kazuhiko

Hirata

要旨

新型コロナウイルス感染症の世界的なパンデミックからほぼ3年が経過した。日本の鉄道事業が、コロナ禍によって、バブル崩壊やリーマンショック、二度の大震災をはるかに超える影響を被ったことは、研究紀要第27号で報告の通りであるが、その後、オミクロン株による数次の感染、行動規制緩和等を経る中で、その変容がどのようなか見通しがつく項目も出始めている。本稿では、各社の2021年度決算、2022年度第二四半期決算、月次開示データを主体に、そのほかの諸データを併せ、鉄道事業の将来を考察することとしたい。

キーワード： 新型コロナウイルス、鉄道輸送人員、行動変容、運賃改定、都市構造の変化

1. 新型コロナウイルスが鉄道事業に与えた影響

1.1. 輸送実績（輸送人員・収入）に与えた影響

1.1.1. 2021年度の輸送実績

まず、年度決算として完結している2021年度の輸送実績を概括することとしたい。表1に大手民鉄・JR各社の2021年度の輸送人員・運輸収入を、2019年度を100とする指数で示す。

定期輸送人員では、関東各社が70台に低迷しているのに対し、名古屋以西各社は80台を確保しており、2020年度と同様、西高東低の傾向が見られる。その理由としては、昨年も記したように、東京圏においては、テレワークに取り組みやすい情報通信産業や中枢管理機能（本社機能）に携わる通勤者の比率が高いことが考えられる。また、東京圏では、西側の各社が75を下回っており、やはり2020年度同様、東高西低の傾向が見られる。さらに、この指数を2020年度と比較すると、表2に示すように定期的回復は鈍く、とりわけ通勤定期については開示各社すべてがマイナスとなっている。

一方、定期外輸送人員においては、定期とは逆に関東各社の多くが80に達した一方、名古屋以西各社は70に満たない社もあり、東高西低の傾向が見られる。また、都道府県境を跨ぐ長距離の移動にかかわる新幹線、空港、長距離特急関係の定期外輸送は、全般的に低調である。

しかしながら、この指数を2020年度と比較すると、表2のとおり定期外のポイント増加は、定期よりも大きく、特に関東各社は10ポイント以上の増加をとっている。

* 日本交通学会正会員 hiradb@nifty.com (交通環境整備ネットワーク 審議役)

東京交通短期大学『研究紀要』第28号

表1 大手民鉄・JR各社の輸送人員・運輸収入指数 (2021年度:2019年度=100)

輸送人員	定期			計	備考	運輸収入	定期			計	備考		
	通勤	通学	外				通勤	通学	外				
東武	79.7	80.5	77.6	79.9	79.8	東武	79.3	79.5	77.4	74.9	76.9	特急55.5	
西武	74.4	74.9	72.6	80.8	77.9	西武	75.9	76.2	73.3	78.8	77.5		
京成	78.2			75.1	76.9	成田38.4、特急24.8	京成	76.9			55.2	62.4	成田27.9、特急21.1
京王	71.1	71.6	69.4	79.7	74.5		京王	70.2	70.5	67.5	78.7	74.9	
小田急	73.2	73.8	71.8	80.2	75.9		小田急	73.7	74.2	70.5	76.9	75.5	
東急	70.3	69.8	72.1	83.7	75.6		東急	68.5	68.4	69.7	83.4	76.5	
京急	74.3			75.3	74.7	羽田54.0	京急	73.7			70.2	71.6	
相鉄	76.7	76.8	76.2	82.8	78.8		相鉄	76.8	77.0	74.0	82.0	79.4	
東京メトロ	67.0			71.4	68.9		東京メトロ	68.0			73.0	70.7	
名鉄	85.1			68.6	79.9		名鉄	83.4			63.8	72.6	
近鉄	86.6			69.5	79.7		近鉄	84.6			61.8	69.2	特急51.2
南海	82.5			67.5	76.4	空港線37.4	南海	81.6			58.6	67.7	空港線29.5
京阪	82.6			66.9	74.8		京阪	82.4			69.0	73.5	
阪急	82.0	84.0	77.1	73.4	77.9		阪急	84.0	85.1	76.3	73.4	77.2	
阪神	86.2	88.3	78.4	70.9	78.9		阪神	86.2	87.3	77.0	71.1	76.6	
西鉄	87.6			69.1	79.3		西鉄	89.0			67.7	75.7	
大阪メトロ	86.2			70.1	75.6		大阪メトロ	86.8			70.2	74.4	
JR東日本	73.3			59.7	67.4	新幹線46.1	JR東日本	74.2			57.3	62.1	新幹線45.6
うち関東圏	72.6			69.4	71.5		うち関東圏	73.5			67.7	70.0	
JR東海在来線	83.5			55.7	72.6	新幹線46.6	JR東海在来線	83.3			54.9	64.6	新幹線46.8
JR西日本	83.9			49.9	63.7	新幹線47.3	JR西日本	84.6			50.9	56.9	新幹線48.0
うち近畿圏	82.9			57.8	73.7		うち近畿圏	83.4			59.3	68.5	
JR九州在来線	86.9			66.8	80.2	新幹線56.7	JR九州在来線	85.4			55.9	65.1	新幹線52.5

※JR各社は人キロベース
出典:各社決算短信、決算説明会資料等

表2 大手民鉄各社の輸送人員指数2021年度対2020年度比較 (2019年度=100)

	A:2021年度					B:2020年度					A-B				
	定期		計	備考	備考	定期		計	備考	備考	定期		計	備考	
	通勤	通学				通勤	通学				通勤	通学			
東武	79.7	80.5	77.6	79.9	79.8	75.8	82.9	55.0	69.1	73.5	3.9	-2.4	22.6	10.8	6.3
西武	74.4	74.9	72.6	80.8	76.7	72.3	78.4	49.9	69.6	71.3	2.1	-3.5	22.7	11.2	5.4
京成	78.2			75.1	76.9	76.2			64.9	71.3	2.0			10.2	5.6
京王	71.1	71.6	69.4	79.7	74.5	66.6	74.0	41.6	67.5	67.0	4.5	-2.4	27.8	12.2	7.5
小田急	73.2	73.8	71.8	80.2	75.9	69.5	78.6	44.6	67.2	68.6	3.7	-4.8	27.2	13.0	7.3
東急	70.3	69.8	72.1	83.7	75.6	66.3	71.6	44.4	70.4	67.9	4.0	-1.8	27.7	13.3	7.7
京急	74.3			75.3	74.7	73.7			64.0	69.5	0.6			11.3	5.2
相鉄	76.7	76.8	76.2	82.8	78.8	76.4	81.7	55.1	71.5	74.8	0.3	-4.9	21.1	11.3	4.0
東京メトロ	67.0			71.4	68.9	70.2			59.7	65.8	-3.2			11.7	3.1
名鉄	85.1			68.6	79.9	82.4			59.7	75.2	2.7			8.9	4.7
近鉄	86.6			69.5	79.7	83.4			63.4	74.5	3.2			6.1	5.2
南海	82.5			67.5	76.4	82.9			62.1	74.4	-0.4			5.4	2.0
京阪	82.6			66.9	74.8	79.7			62.3	71.0	2.9			4.6	3.8
阪急	82.0	84.0	77.1	73.4	77.9	80.4	88.6	60.6	67.0	74.0	1.6	-4.6	16.5	6.4	3.9
阪神	86.2	88.3	78.4	70.9	78.9	84.1	89.7	62.6	64.3	74.5	2.1	-1.4	15.8	6.6	4.4
西鉄	87.6			69.1	79.3	82.1			65.2	74.5	5.5			3.9	4.8

出典:各社決算短信、決算説明会資料等

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

1.1.2. 2022年度第二四半期（上半期）の輸送実績

次にすべての移動制限が原則解除された2022年度第二四半期（上半期）の輸送実績を概括することとしたい。表3に表1と同様、大手民鉄・JR各社の2022年度第二四半期の輸送人員・運輸収入を、2019年度を100とする指数で示す。

まず定期輸送人員は、総体的には回復傾向にあるものの、西高東低の傾向に変化は見られない。すなわち、関東各社が70台主体であるのに対し、名古屋以西各社は85～90を確保しており、東京圏において、テレワークに取り組みやすい情報通信産業や中枢管理機能（本社機能）に携わる通勤者の在宅勤務が、一定程度定着していることが見て取れる。また、東京圏では、東側が80に達したのに対し、西側では70台前半に留まっている社が見られ、引き続き東高西低の傾向となっている。さらに、この指数を2021年度第二四半期の指数と比較すると、表4に示すように定期の増加は鈍く、とりわけ通勤定期についてはその率が小さくなっている。

一方、定期外輸送人員においては、定期とは逆に関東各社の多くが80台であるのに対し、名古屋以西各社は70台に留まっている社が多く、東高西低の傾向が続いている。また、新幹線、特急関係が60台となる中で、国際輸送関連の成田、関空は引き続き50に満たない状況にある。

なお、2021年度第二四半期の指数との比較では、表4のとおり定期外は2桁の上昇となっており、特に21年度に低調であった関西各社の増加が大きくなっている。

表3 大手民鉄・JR各社の輸送人員・運輸収入指数（2022年度上期：2019年度上期＝100）

輸送人員	定期		計	備考	運輸収入	定期		計	備考
	通勤	通学				通勤	通学		
東武	81.9	81.2	83.8	85.1	83.0				
西武	78.1	77.3	80.9	85.3	80.8				
京成	80.7			81.7	81.1	成田51.3、特急43.7			
京王	73.7	71.8	79.4	85.3	78.3				
小田急	78.0	76.1	82.6	86.0	81.0				
東急	72.6	70.5	80.1	89.5	79.3				
京急	77.1			83.0	79.7	羽田73.9			
相鉄	78.0	77.7	79.0	87.6	81.2				
東京メトロ	71.1			79.3	74.5				
名鉄	85.5			77.2	82.9				
近鉄	85.1			76.8	81.8				
南海	83.7			74.5	79.9	関空44.0			
京阪	84.9			72.4	78.7				
阪急	85.6	85.6	85.7	80.6	83.3				
阪神	89.3	90.1	86.3	80.1	84.7				
西鉄	88.9			74.0	82.2				
大阪メトロ	91.2			77.6	82.2				
JR東日本	77.2			71.5	74.7	新幹線60.4			
うち関東圏	76.5			79.4	77.5				
JR東海	82.4			66.3	68.1	新幹線66.2			
JR西日本	85.1			65.8	73.6	新幹線65.5			
うち近畿圏	84.5			68.0	78.4				
JR九州	87.9			75.1	83.5	新幹線69.7			
JR東日本	76.8			69.7	71.6	新幹線61.8			
うち関東圏	75.9			76.9	76.5				
JR東海	79.9			66.9	67.4	新幹線66.8			
JR西日本	87.8			67.3	70.8	新幹線66.6			
うち近畿圏	86.7			70.7	76.6				
JR九州	87.9			67.1	71.7	新幹線66.6			

※JR各社は人キロベース

出典：各社決算短信、決算説明会資料等

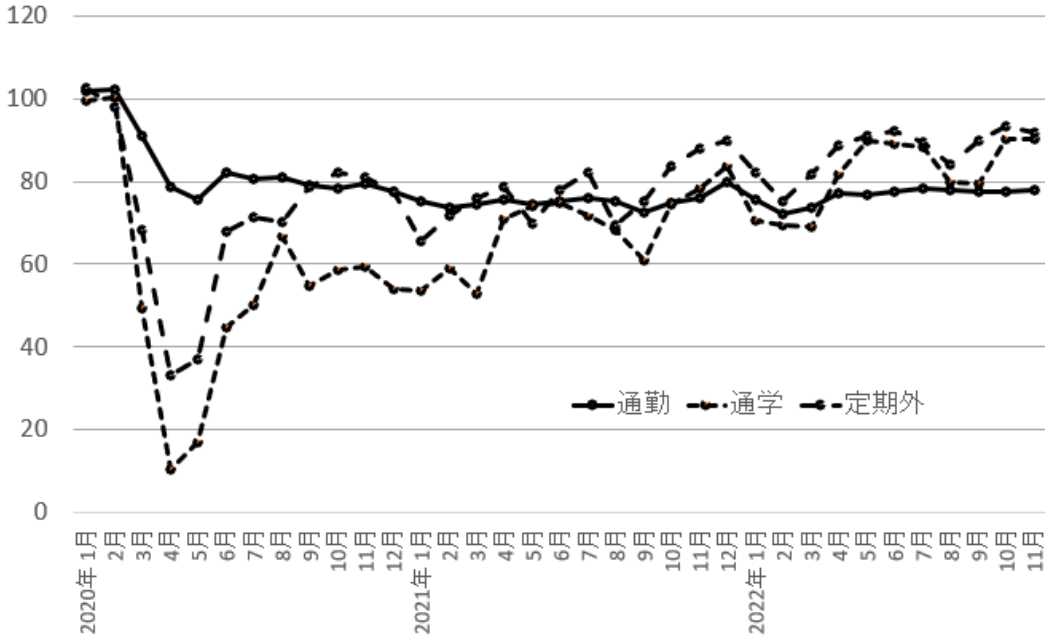
表4 大手民鉄各社の輸送人員指数2022年度第二四半期対2021年度第二四半期比較
(2019年度=100)

	A: 2022年度第二四半期					B: 2021年度第二四半期					A - B				
	定期		計	定期		計	定期		計	定期		計			
	通勤	通学		通勤	通学		通勤	通学		通勤	通学				
東武	81.9	81.2	83.8	85.1	83.0	77.7	79.3	73.3	72.1	75.8	4.3	1.9	10.6	12.9	7.2
西武	78.1	77.3	80.9	85.3	80.8	71.1	72.3	67.0	72.5	71.6	7.0	5.0	13.8	12.8	9.1
京成	80.7			81.7	81.1	76.4			67.4	72.7	4.4			14.3	8.4
京王	73.7	71.8	79.4	85.3	78.3	68.4	70.5	62.2	72.0	69.9	5.3	1.3	17.2	13.3	8.5
小田急	78.0	76.1	82.6	86.0	81.0	70.0	71.3	66.8	71.8	70.7	8.0	4.7	15.8	14.2	10.3
東急	72.6	70.5	80.1	89.5	79.3	67.7	68.6	64.5	76.6	71.2	4.9	2.0	15.6	12.9	8.2
京急	77.1			83.0	79.7	71.3			67.9	69.8	5.7			15.1	9.9
相鉄	78.0	77.7	79.0	87.6	81.2	74.4	75.9	68.9	75.7	74.8	3.6	1.8	10.1	11.9	6.4
東京メトロ	71.1			79.3	74.5	64.7			63.8	64.3	6.3			15.5	10.2
名鉄	85.5			77.2	82.9	83.4			60.1	76.0	2.1			17.1	6.9
近鉄	85.1			76.8	81.8	81.8			60.6	73.5	3.3			16.2	8.4
南海	83.7			74.5	79.9	79.7			58.3	70.9	4.0			16.2	9.0
京阪	84.9			72.4	78.7	80.7			58.9	69.8	4.3			13.6	8.9
阪急	85.6	85.6	85.7	80.6	83.3	79.9	83.3	72.2	64.0	72.4	5.7	2.2	13.5	16.6	10.9
阪神	89.3	90.1	86.3	80.1	84.7	85.4	88.1	75.8	60.6	73.1	3.9	2.0	10.6	19.5	11.6
西鉄	88.9			74.0	82.2	88.3			64.4	77.7	0.5			9.6	4.6

出典：各社決算短信、決算説明会資料等

1.1.3. 関東大手6社の月次データ分析

次に以上の状況を、月次データを用いて今少し詳細に分析してみたい。



出典：東武、西武、京王、小田急、東急、相鉄各社の月次開示資料より筆者作成

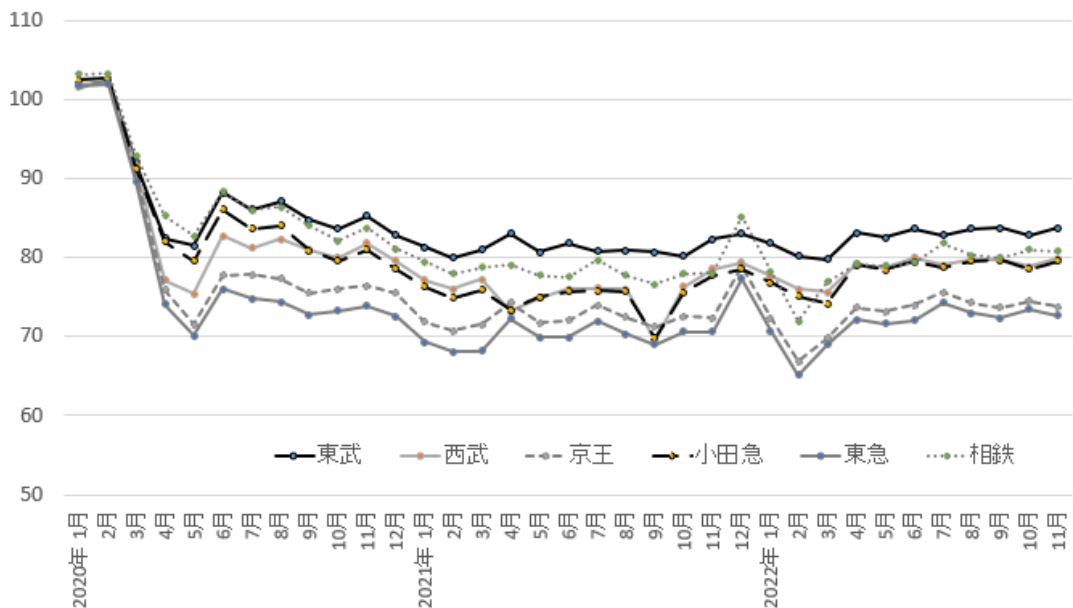
図1 関東大手6社の2020年1月⇒2022年10月の月次輸送人員指数の動向 (2018年=100)

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

図1は、定期（通勤・通学別）・定期外輸送人員の月次データを開示している大手民鉄6社（東武、西武、京王、小田急、東急、相鉄）の対2018年指数を、直近2022年11月までグラフ化したものである。（月次分析については、2019年消費税改定に伴う凹凸を避けるため、2018年度を基準とする）

これを見ると、2020年当初には100を越えていたものが、感染拡大に伴う第一回目の緊急事態宣言発出時期において、通勤定期旅客が80%程度、通学定期旅客が20%以下、定期外旅客が40%以下に落ち込み、その後、数回にわたる感染の波を経過しながらも、通学定期旅客については対面授業の再開、定期外旅客については行動制限の緩和・撤廃によって増加傾向にあることがわかる。しかしながら、通勤定期旅客については、感染拡大以降およそ18ヶ月にわたって減少を続け、2021年秋以降横這いとなったことが見て取れる。このグラフから、ウィズコロナにあっては、関東6社計で通勤定期80%弱、通学定期90%程度に定着することが想定されるが、定期外については、テレワーク下における出勤・出張の動向、Eコマースの定着見通し、さらにはインバウンド需要の回復傾向など、不確定要素が残っており、100%までの回復となるかは議論の分かれるところである。

次に、通勤定期を各社別にグラフ化すると、最高値の東武と最低値の東急の間には10ポイントほどの開きがあり、残り4社がその間に挟まっている。なお、2021年4月以降、それまでほぼ平行線を描いていた指数に、若干の乱れが生じているが、これは同年度より適用となった「収益認識に関する会計制度変更」により、輸送数量についても計上方にバラつき（月割り計算、日割り計算、変更なし）が生じた結果と推察される。



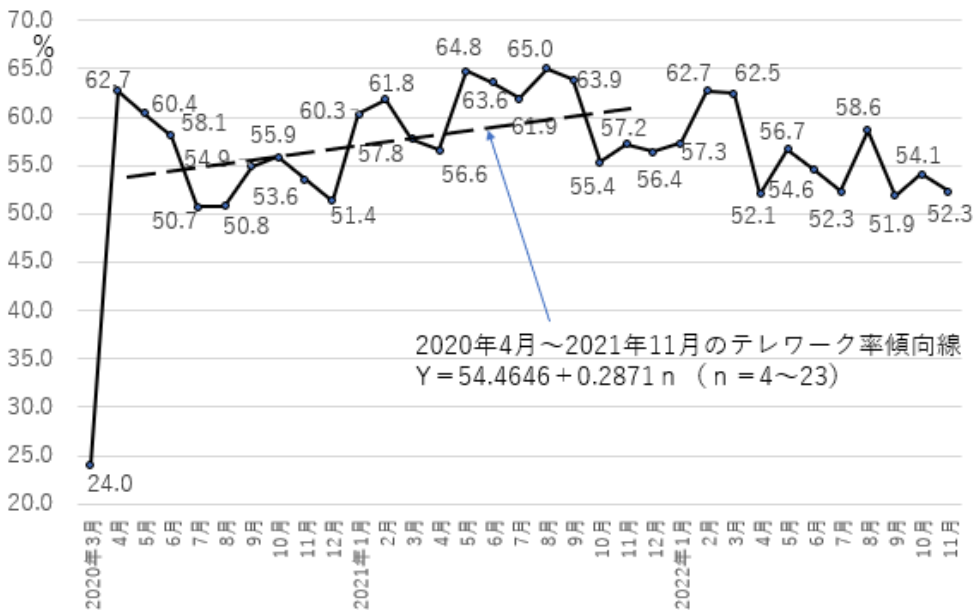
出典：東武、西武、京王、小田急、東急、相鉄各社の月次開示資料より筆者作成

図2 関東大手6社の2020年1月⇒2022年10月各社別通勤定期輸送人員指数の動向（2018年=100）

1.1.4. テレワーク（在宅勤務等）の影響

通勤定期旅客が前記のような実績となった理由として第一に考えられるのは、在宅勤務を主体とし

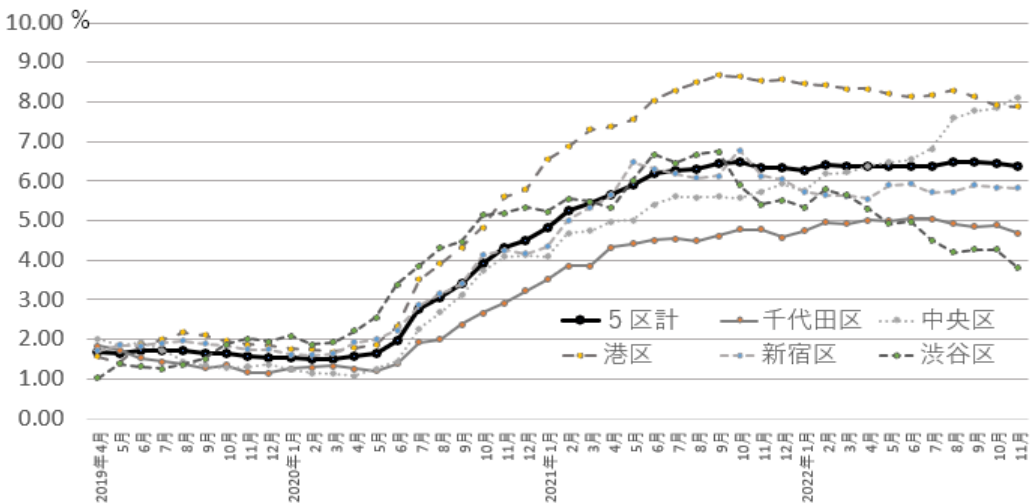
たテレワークの浸透である。テレワークについては各種調査があるが、時系列的に各月の数字が追える東京都のデータ（図3）を見ると、テレワーク率は感染拡大から2021年秋まで増加を続けたのち、弱含みに転じたことが見て取れる。



出典：「テレワーク実施率調査結果」東京都産業労働局

図3 東京都のテレワーク率推移 (従業員30人以上対象)

また、都心5区のオフィス空室率は、図4に示すようにやはり感染拡大から2021年秋まで上昇を続け、その後横ばいに転じている。これもテレワークに伴うオフィスの見直し（フリーアドレスデスク化等）が一段落した結果と推察される。



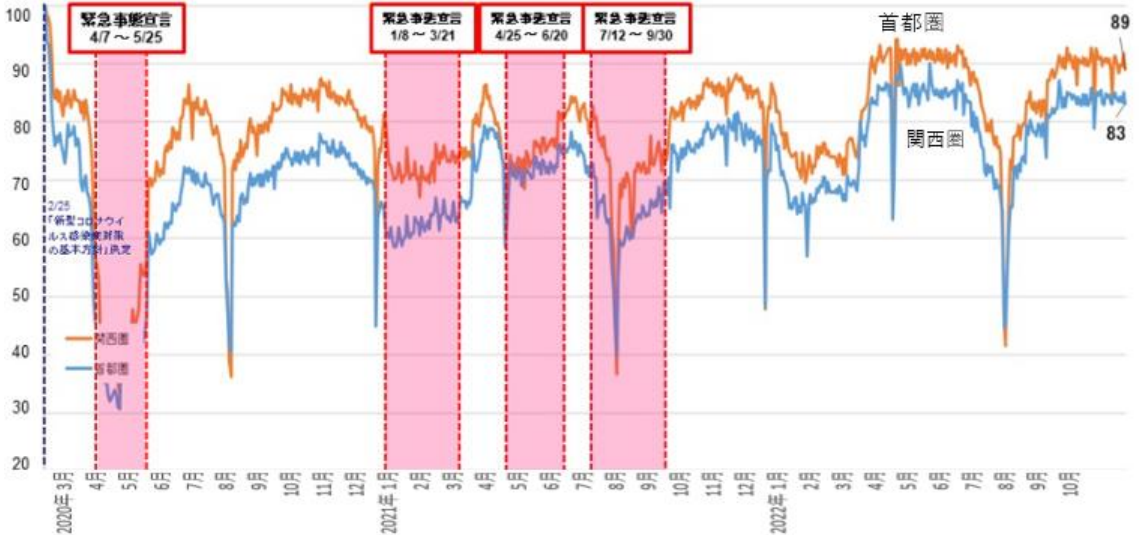
出典：三鬼商事「オフィスマーケットデータ」より筆者作成

図4 東京都心5区のオフィス空室率推移

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

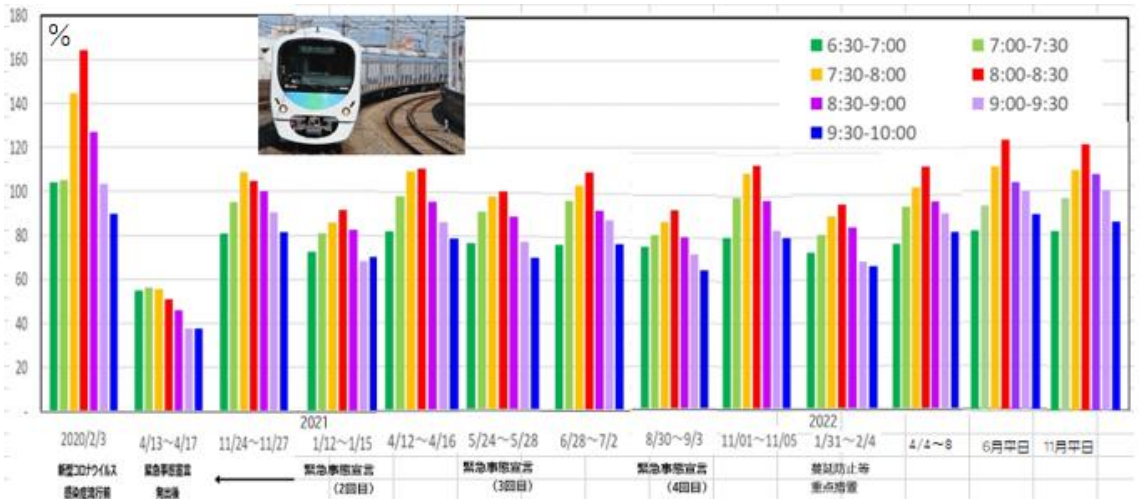
1.1.5. ラッシュピーク時の人流データ

実際の旅客流動状況（ピーク時間帯の自動改札機出場者数）については、国土交通省より図5が公表されているが、直近の数字は首都圏89%、関西圏83%と、首都圏のほうが高めである。



※ JR(JR東日本、JR西日本)、大手民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
 ※「呼びかけ前」は、2020年2月17日の週の特定日
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり
 首都圏:東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
 関西圏:大阪、梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

図5 主要ターミナル駅の自動改札出場者数推移（国土交通省）

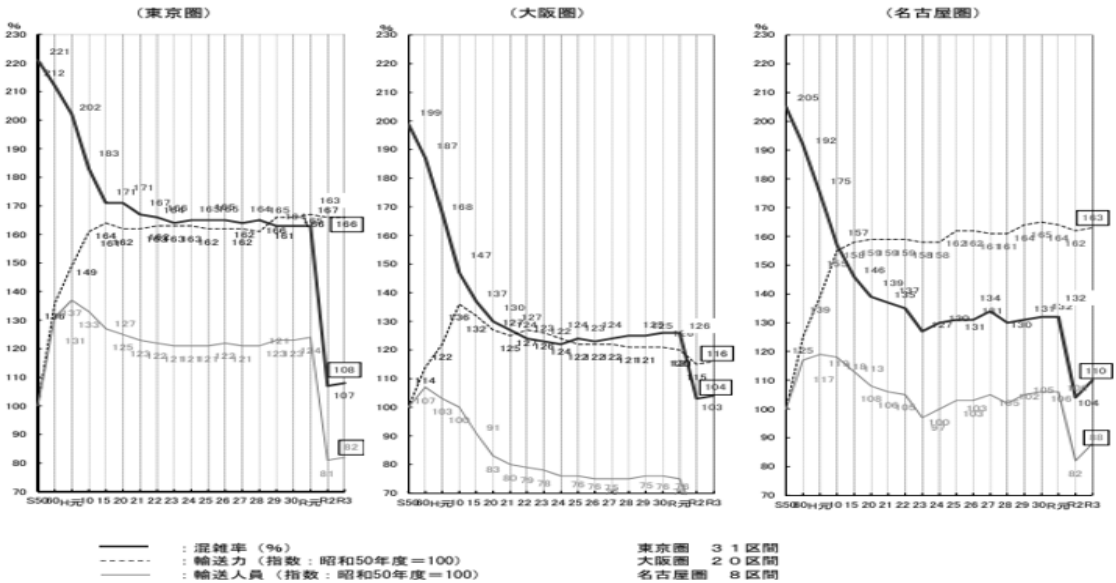


出典：西武鉄道ホームページより筆者作成

図6 西武池袋線池袋駅到着列車の30分毎平均混雑率

また図6は西武池袋線の朝ラッシュ時の状況を同社ホームページから拾ったものであるが、第一回緊急事態宣言の際に大きく下がった混雑率も、その後は緊急事態宣言や蔓延防止等重点措置において100%前後の混雑率を繰り返し、直近の行動制限緩和のもとでは、感染拡大前の160%には及ばないものの、120%を超える状況となっていることがわかる。

なお、国土交通省による2021年度の鉄道混雑率調査（2022.7.22）は図7のとおりであり、各都市圏とも、2020年度に比べ若干増加したものの、100～110%程度の平均混雑率となっている。

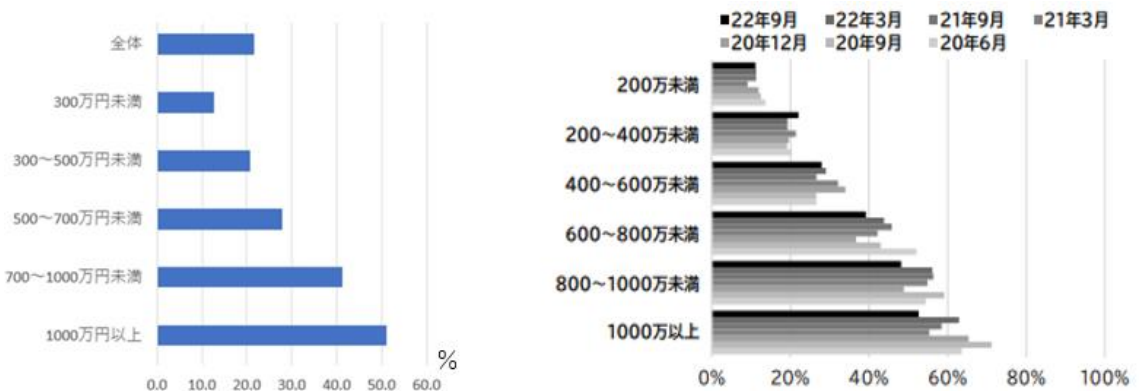


出典；国土交通省鉄道混雑率調査（2022.7.22）

図7 三大都市圏における鉄道平均混雑率

1.2. 定期券減少率に見る東京圏大手民鉄の分析

1.2.1. 沿線所得と定期旅客減少率



出典：左「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」内閣府2020年10月
 右「新型コロナウイルスによる意識変化調査」大東建託各年各月（最新調査2022年9月）

図8 収入階層別による各種テレワーク率調査

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

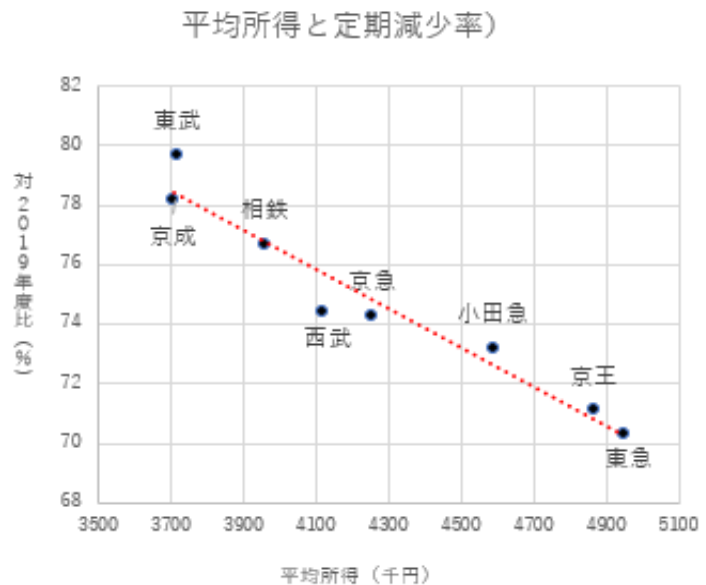
図8のとおり、各種調査により、所得の高い階層ほどテレワーク率が高いとの結果が得られている。また、企業規模が大きいほど、テレワーク率が高いとの結果も得られているが、従来から賃金構造基本統計などによって、大企業ほど賃金水準が高いことが知られている。これら調査では、ほかにも、情報通信、教育などの業種、あるいは管理的職などの職種においてテレワーク率が高い傾向にあるが、これら数値を沿線別に把握するのは難しい。

そこで、昨年、東京23区から放射状に路線を持つ関東の7大手民鉄を対象に、沿線自治体の所得水準をテレワーク率の代理変数として、2020年度の定期旅客減少率との一次回帰を検討したところ、高い相関関係が見られた。¹

本年は、数字を直近のものに入れ替えるとともに、同じ東京圏である相鉄を加え、大手民鉄8社で同様の検討を行ったところ、図9の通り引き続き高い相関関係が見られた。さらに、22年度第二四半期についても同様の検討を行ったところ、図10の通り、相関係数はやや低くなったものの、引き続き高い相関関係が見られた。なお第二四半期の沿線所得については、自治体別の納税義務者1人当たり所得と生産年齢人口を用いて計算している。

	平均所得	対2019%
東武	3,719	79.7
西武	4,117	74.4
京成	3,708	78.2
京王	4,866	71.1
小田急	4,588	73.2
東急	4,948	70.3
京急	4,257	74.3
相鉄	3,960	76.7

回帰統計	
重相関 R	0.971196
重決定 R ²	0.943221
有意 F	5.85E-05
標準誤差	125.1515
観測数	8



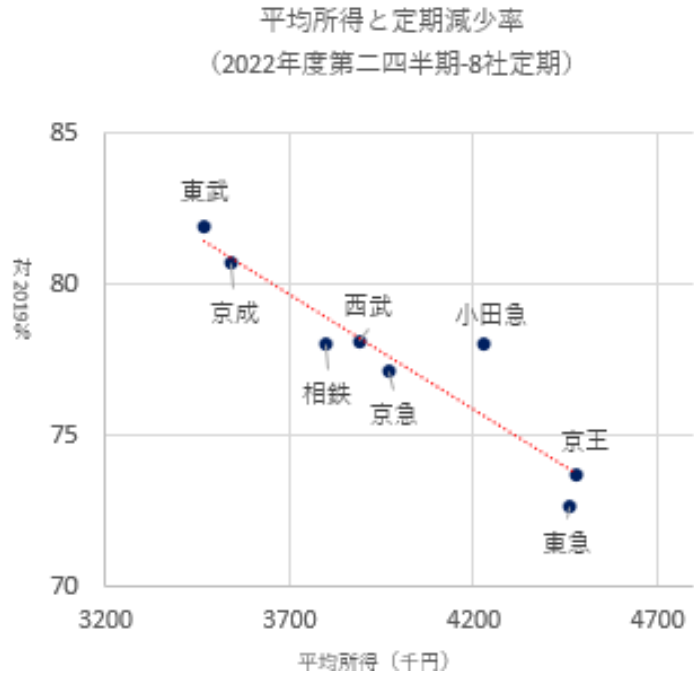
総務省「課税標準額調査」、国勢調査（2020年）および各社決算資料等により筆者作成

図9 沿線平均所得と定期旅客減少率（2021年度対2019年度）の相関関係

¹ 東京交通短期大学 研究紀要第27号（2022.3）P35

	平均所得	対2019%
東武	3,469	81.9
西武	3,893	78.1
京成	3,542	80.7
京王	4,477	73.7
小田急	4,226	78.0
東急	4,462	72.6
京急	3,969	77.1
相鉄	3,798	78.0

回帰統計	
重相関 R	0.936896
重決定 R2	0.877775
補正 R2	0.857404
標準誤差	145.1065
観測数	8



総務省「課税標準額調査」、国勢調査（2020年）および各社決算資料等により筆者作成

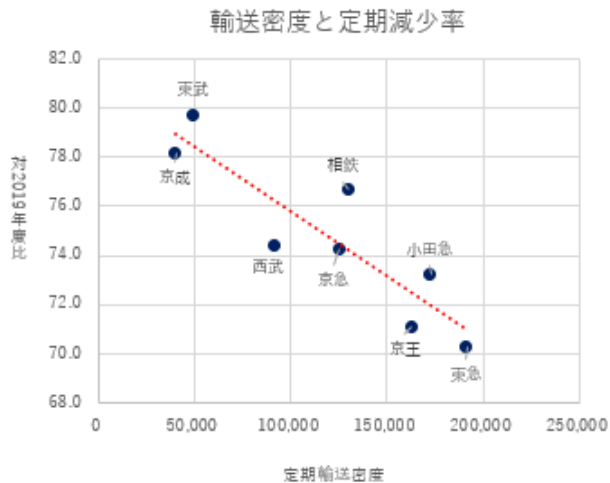
図10 沿線平均所得と定期旅客減少率（2021年度第二四半期対2019年度第二四半期）の相関関係

1.2.2. 輸送密度と定期旅客減少率

定期旅客減少率は、沿線所得のほか、輸送密度（定期人キロ/延日キロ）とも比較的高い相関が認められる。図11に2021年度、図12に2022年度第二四半期の検討結果を示す。

	定期輸送密度	対2019%
東武	48,950	79.7
西武	91,032	74.4
京成	39,806	78.2
京王	162,346	71.1
小田急	172,383	73.2
東急	191,339	70.3
京急	125,063	74.3
相鉄	129,988	76.7

回帰統計	
重相関 R	0.890876
観測数	8
有意 F	0.002989
切片	81.01925
X 値 1	-5.2E-05



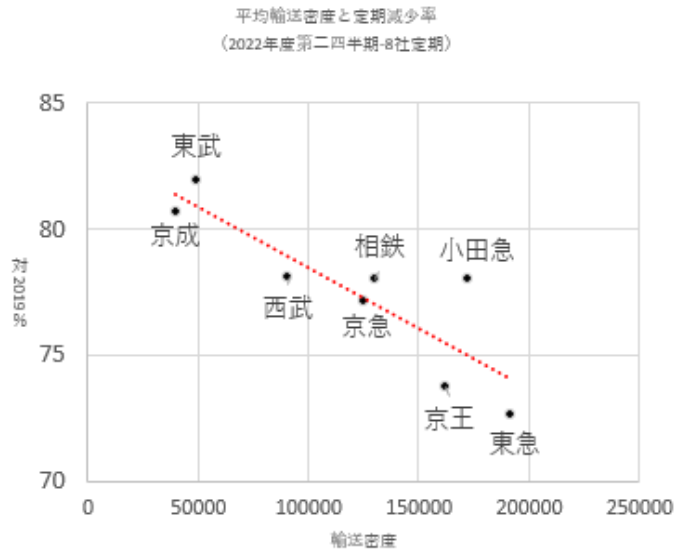
出典：各社決算資料、鉄道統計年報より筆者作成

図11 輸送密度（2019年度）と定期旅客減少率（2021年度対2019年度）の相関関係

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

	輸送密度	対2019%
東武	48,950	81.9
西武	91,032	78.1
京成	39,806	80.7
京王	162,346	73.7
小田急	172,383	78.0
東急	191,339	72.6
京急	125,063	77.1
相鉄	129,988	78.0

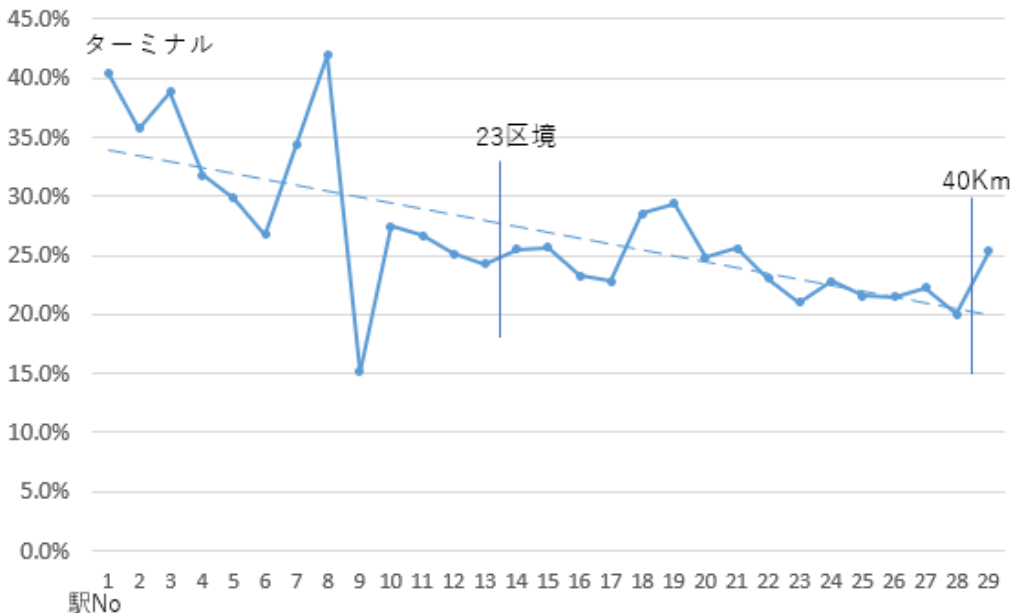
回帰統計	
重相関 R	0.864983
重決定 R2	0.748195
補正 R2	0.706228
標準誤差	30433.98
観測数	8



出典：各社決算資料、鉄道統計年報より筆者作成

図12 輸送密度（2019年度）と定期旅客減少率（2021年度対2019年度各第二四半期）の相関関係

輸送密度と定期旅客減少率の相関が高いのは、都心業務地域に近い居住者ほどテレワーク率が高いためと考えられる。その傍証として図13に定期券購入者（クレジットカード決済）の20年度における駅別離脱率の事例を示す。



出典：東武カードビジネス資料より筆者作成

図13 都心部から郊外部に至る定期券からの離脱率事例

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

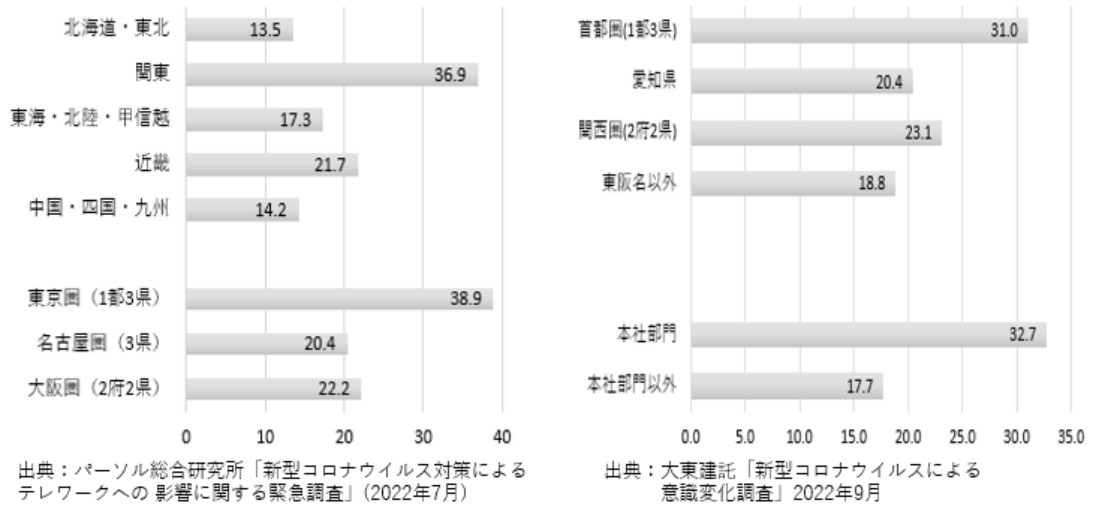
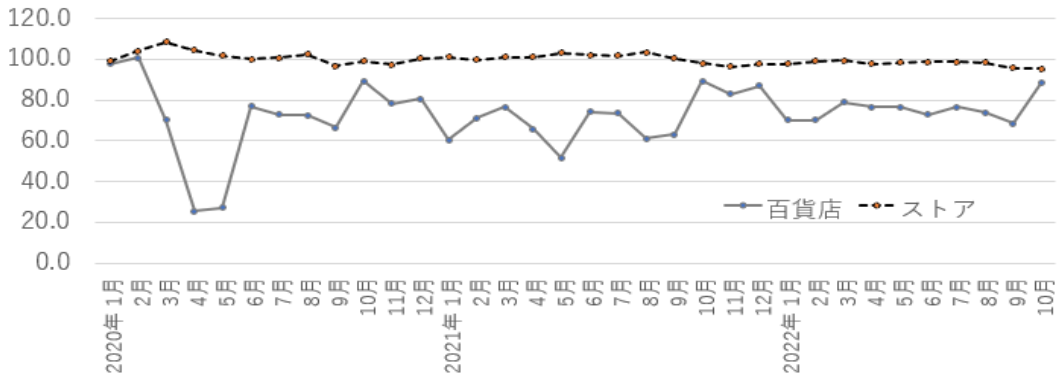


図15 各種調査に見る地域別、職種別のテレワーク率

1.4. 定期外輸送への影響

1.4.1. 購買行動におけるEコマースの影響

定期外輸送への影響としては、コロナ禍における購買行動の変化として、リアル店舗からバーチャル店舗（Eコマース）への移行、まとめ買いなどの外出行動抑制が、定期外旅客数量に影響しているものと考えられる。

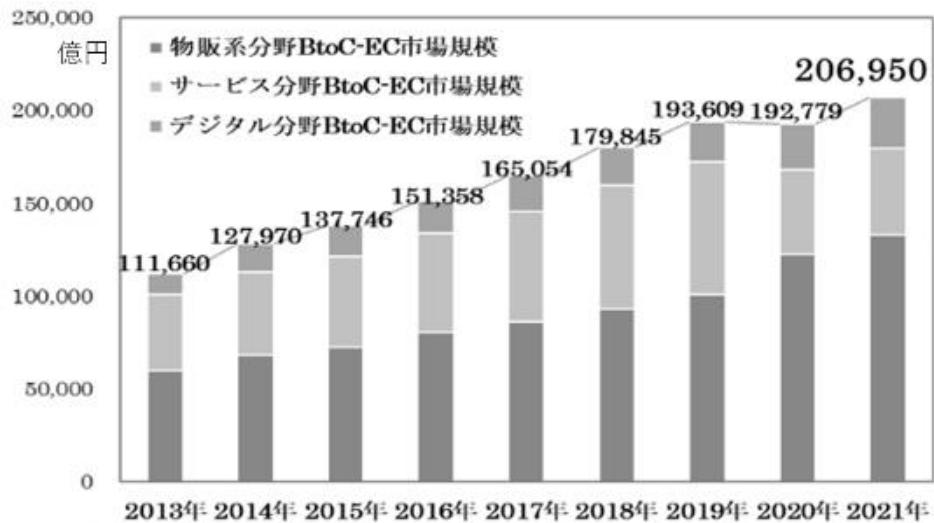


出典：各社月次開示資料より筆者作成

図16 関東大手民鉄グループの百貨店、ストア事業対2019年指数推移

図16は関東大手民鉄各社が売上を開示している諸事業のうち、百貨店事業、ストア事業の各月の合計を、対2019年の指数として示したものであるが、日用必需品を扱うストア事業が堅調なのに対し、百貨店事業は鉄道輸送人員同様大きな影響を受けており、購買客が都心部まで足を向けられない状況にあることがうかがえる。

なお E コマース総体としては、図17とおり、コロナ禍にあっても目立った伸びは見受けられないものの、内訳を見ると物販系が大きく伸びている一方、サービス系（旅行、飲食、チケット等）は大きく減少しており、やはり外出行動抑制につながっているものと考えられる。



	2019年	2020年	2021年	伸長率 (2021年)	内 容
A. 物販系分野	10兆515億円 (EC化率 6.76%)	12兆2,333億円 (EC化率 8.08%)	13兆2,865億円 (EC化率 8.78%)	8.61%	食品・家電・書籍 雑貨・衣類等
B. サービス系分野	7兆1,672億円	4兆5,832億円	4兆6,424億円	1.29%	旅行・飲食・チケット等
C. デジタル系分野	2兆1,422億円	2兆4,614億円	2兆7,661億円	12.38%	電子書籍・音楽動画 配信・ゲーム等
総計	19兆3,609億円	19兆2,779億円	20兆6,950億円	7.35%	

出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

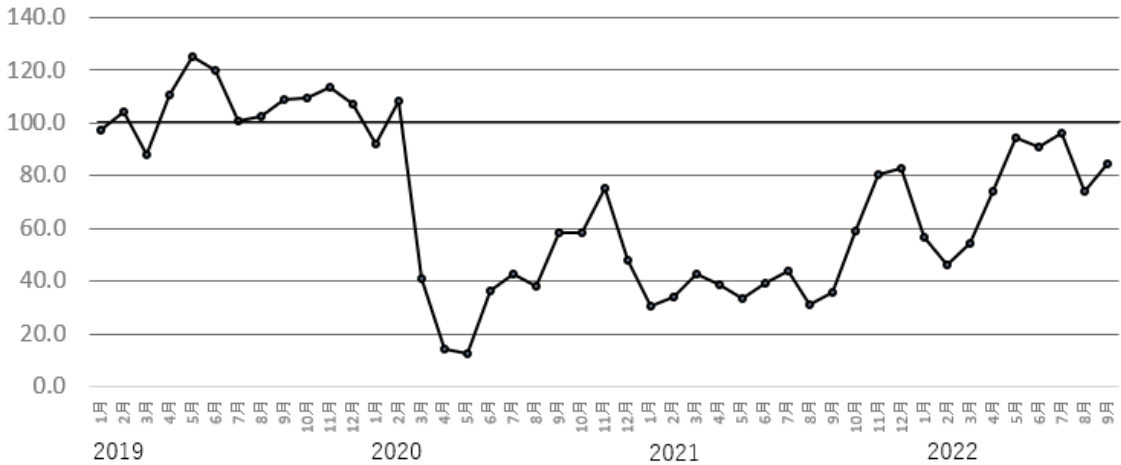
図17 電子商取引市場の状況

1.4.2. 観光輸送

観光分野はコロナ禍によって最も大きな影響を被った分野のひとつであり、観光産業はもちろんのこと、鉄道輸送にも大きな影響を与えた。観光庁の旅行・観光消費動向調査によれば、図18のとおり、第一次緊急事態宣言発出時には旅行・観光支出が指数で20以下に落ち込んだが、その後、数次の波を繰り返しながら、行動制限緩和によって2022年には90を超える月も出てきている。観光輸送は、通勤輸送や買物輸送とは異なり、本源的需要の性格を持つことから、コロナ禍以前の水準を回復する可能性も十分にあるが、鉄道事業としては、コロナ禍以降、近距離、短期、自家用車利用に流れがちな観光旅客を、どのように取り込んでゆくかが大きな課題である。

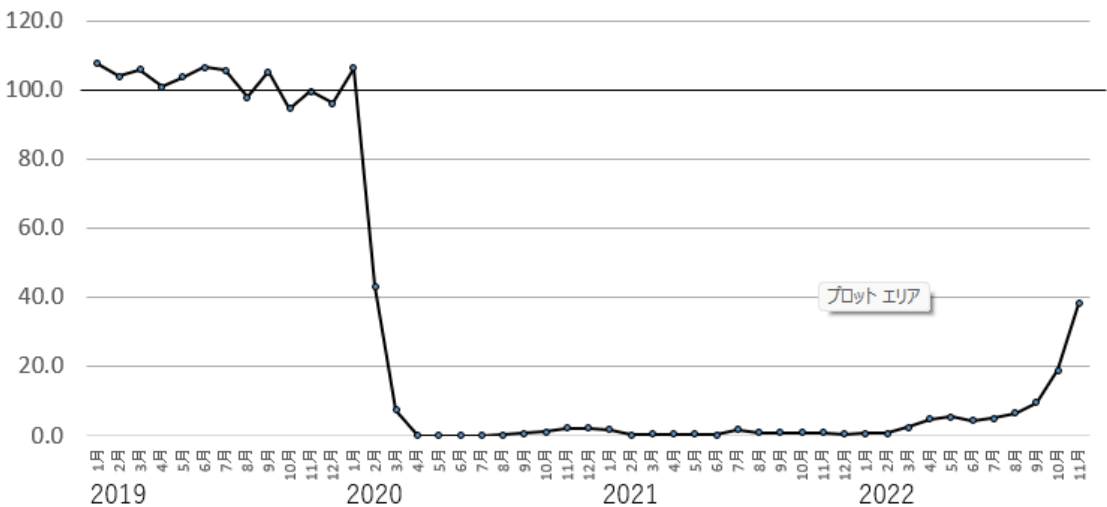
一方、インバウンド観光については、図19に示した訪日外国人指数のとおり、2020年度、2021年度は事実上消滅した。しかし、2022年度の段階的出入国規制緩和によって回復の兆しが見られ、各種訪日外国人旅行者の意向調査によっても、日本が新型コロナウイルス感染症終息後の旅行を希望する国・地域に選ばれていることから、今後回復軌道に乗ることが期待できる。ただし、オーバーツーリズム（混雑、騒音、器物等破損、宿泊費等高騰）対策や体験型観光の充実などが不可欠であるほか、それを鉄道事業に取り込む工夫が求められるのは、国内観光と同様である。

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）



出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」より筆者作成

図18 国内の旅行・観光支出月次指数推移 (2018年=100)



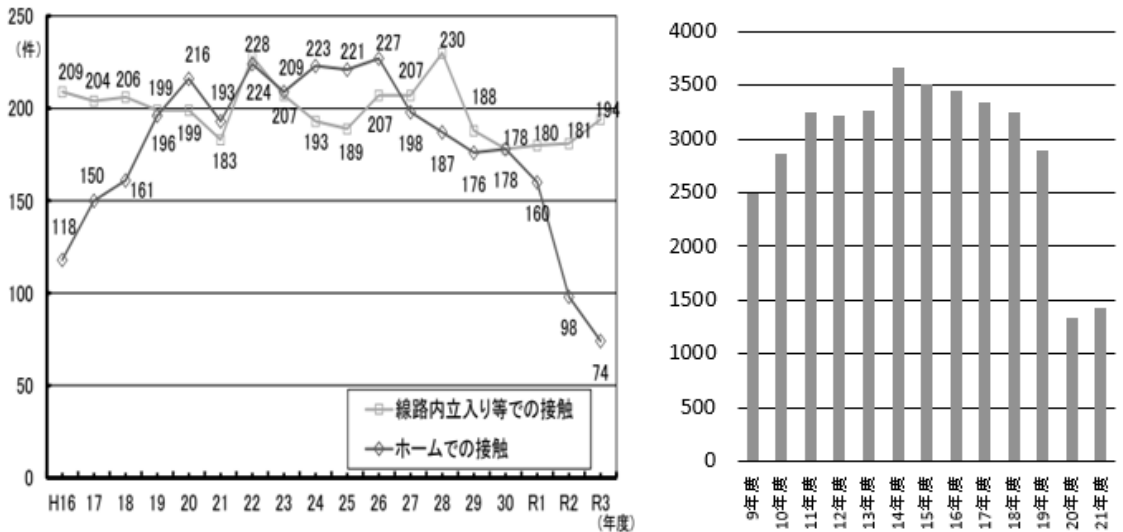
出典：日本政府観光局（JMTA）「訪日外国客数の動向」より筆者作成

図19 訪日外国人月次指数推移 (2018年=100)

1.5. その他の影響

1.5.1. 事故・輸送障害

国土交通省がまとめた2021年度の「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」によると、運転事故件数は過去30年間の最低水準となった前年に引き続き低水準であった。その内訳を見ると、人身障害、とりわけホームでの接触事故が減少しており、また事故に至らなかった輸送障害においても、ホームからの転落において過半を占める酔客の転落が大幅に減少している。これは、同情報も指摘するように、新型コロナウイルスによる行動変容によるものと考えられ、あまり報道はされないものの、通勤混雑緩和とともに、新型コロナウイルスのもたらした影響のひとつとして認識されるべきであろう。



出典：国土交通省鉄道局「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」

図20 人身傷害事故件数（左）ホームからの転落件数（右）の推移

1.5.2. ダイヤ改正

列車ダイヤについては、研究紀要第27号に記載のとおり、感染拡大当初の2020年度においては、行動変容を背景とした終電の繰上げを含む深夜時間帯の改正が主体であったが、2021年度に至りデータタイムを含む広範な時間帯において、各社で運行本数削減を中心としたダイヤ見直しが行われた。

見直しは22年度に入っても続いており、12月に発表された JR、大手民鉄各社の2023年3月改正計画によってもその方向は基本的には不変である。ただし、需要喚起につながるダイヤ構成や優等列車の停車駅見直し、着席列車の増発や需要の戻りに配慮した見直しも多くの社で計画されている。

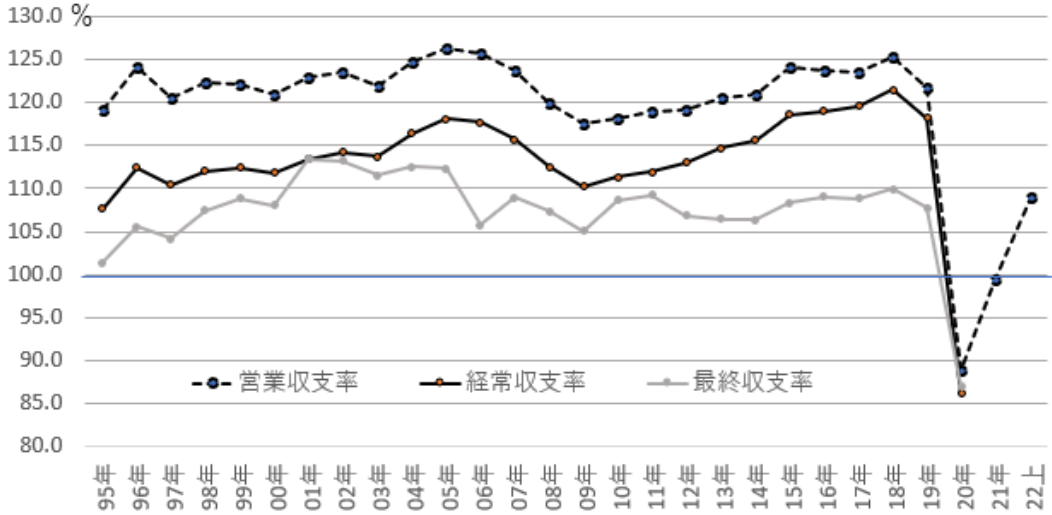
1.5.3. 運賃・料金

1.5.3.1. 収支状況

鉄道事業の収支状況は、21世紀に入り、デフレ経済下におけるコスト抑制、低金利政策、大都市への人口集中等より、都市鉄道を中心に好調が続き、リーマンショックや東日本大震災の影響を受けても堅調を維持した。しかし、新型コロナウイルスは、前記2つの影響を遥かに凌駕するマイナスをもたらし、2020年度は大手民鉄全社が営業段階で損失を計上、15社計の営業収支率が90を下回るといってない事態を招来した。その状況は図21のとおりである。

2021年度は、旅客数の一定の戻りや各社のコスト削減により、営業収支率がほぼ100となり、2022年度第二四半期には109にまで回復したが、未だ2019年度以前には及ばない状況となっている。このため、各社とも一層のコスト削減に注力するとともに、既認可済運賃の上限の範囲内での改定、回数券制度の廃止、届出で改定が可能な諸料金の見直し等を行う事例も多く見られるが、上限運賃改定に向けた動きも生じている。

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）



出典：数字でみる鉄道各年版、ただし21年度、22年度第二四半期（上期）は民鉄協ニュース

図21 大手民鉄15社の収支率推移（1995年度～2022年度第二四半期）

1.5.3.2. 運賃改定の動き

21年度に入ると、運賃改定の動きが表面化、11月には東急と近鉄が決算説明等において運賃改定の意向を表明し、2022年1月には東急が運賃改定を申請。近鉄ほかがこれに続いた。22年末の状況は表5のとおりである。

表5 各社の運賃改定申請・認可・表明等一覧

社名	申請	認可	実施 目途	改定率 (%)			増収率 (%)			平年度	平年度 収支率
				定期外	定期	計	定期外	定期	計		
東急	2022年1月	2022年4月	2023年3月	13.5	12.1	12.9	12.0	11.2	11.7	23～25年度	99.6
近鉄	2022年4月	2022年9月	2023年4月	17.2	16.7	17.0	14.7	15.4	15.0	23～25年度	92.9
JR四国	2022年8月	2022年12月	2023年5月	12.51	25.55	12.82	8.8	17.7	9.4	23～25年度	96.2
南海	2022年10月	—	2023年10月	9.0	11.4	10.0	7.8	11.1	9.3	24～26年度	93.8
京王	—	—	2023年秋頃				約 10数%				
京急	—	—	2023年秋頃				平均 10%程度				

出典：各社ニュースリリース（京王、京急は決算説明会資料）

このうち、近鉄、JR 四国、南海は、申請の段階から平年度収支率が90%台前半という、いわゆる赤字申請であるほか、JR 四国においては、定期運賃の割引率を見直し、20%を超える改定としているのが特徴であり、国鉄時代の高割引率の是正を図ったものと推察される。

なお、計算の前提となる輸送数量については、各社の置かれた状況を反映し、表6のとおりまちまちであるが、その根拠については「申請上の計算式に基づく」とだけ記されており、開示情報は少ない。費用面についても同様である。

表6 運賃改定申請における各社の輸送数量見通し

東急					推定					千人		
	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2018=100
定期外	464,259	468,163	470,647	464,980	327,165	定期外	389,889	425,956	449,476	465,924	465,924	99.0
定期	698,764	710,496	718,669	722,283	478,618	定期	498,296	529,813	558,431	558,431	558,431	77.7
合計	1,163,023	1,178,659	1,189,316	1,187,263	805,783	合計	888,185	955,769	1,007,907	1,024,355	1,024,355	86.1

近鉄		百万人								2018=100
項目	2018実績	2019実績	2020実績	2021推定	2022推定	2023推定	2024推定	2025推定		
定期外	235	230	146	157	175	204	215	216	91.9	
定期	通勤	220	221	197	192	189	187	184	185	84.1
	通学	123	121	83	96	105	113	116	116	94.3
	合計	342	342	280	288	294	300	300	301	88.0
合計	577	571	426	445	469	504	515	517	89.6	

南海						推定					千人	
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度		2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2018=100
定期外	97,907	98,874	97,767	60,666	65,937	定期外	77,628	85,117	85,695	87,644	86,153	87.1
定期	140,568	140,948	141,679	117,493	116,866	定期	130,319	133,252	133,855	134,648	135,202	95.9
合計	238,475	239,822	239,446	178,159	182,803	合計	207,947	218,369	219,550	222,292	221,355	92.3

出典：各社運賃改定申請ニュースリリース

1.5.3.3. 駅バリアフリー料金制度

2021年12月に運用細目を定める通達によって制度化され、昨年の研究紀要でも紹介した「駅バリアフリー料金制度」については、2022年4月のJR東日本、東京メトロ、東武の活用表明以降、西武、小田急、相鉄、京阪、阪急、阪神、西鉄、JR東海、JR西日本などが相次いで活用を表明し、結果的に本運賃改定を指向する社以外のほとんどが利用する見通しとなった。その結果、2023年春に大都市圏鉄道において1乗車10円を上限とする料金制度の実施が確実となっている。

1.5.3.4. 交通政策審議会での検討

2022年2月に設置された交通政策審議会小委員会（陸上交通分科会鉄道部会鉄道運賃・料金制度の在り方に関する小委員会）は、事業者等のヒアリングを経て、2022年7月26日、中間とりまとめを公表した。その要旨は次のとおりである。

- ・安全・サービス水準の高度化・多様化など、鉄道事業を取り巻く社会経済状況は大きく変化。
- ・現行制度は、改定に際し、相当の期間・コストを要し柔軟性に欠ける。
- ・当面の対応として、現行の運賃・料金制度を前提に、次の諸項目を検討する。
 - ① 総括原価の算定方法の見直し（安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを反映する手法等）
 - ② 現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金の柔軟認可（全体として増収にならない運賃・料金、受益と負担が明瞭な場合の新たな料金など）
 - ③ 地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

・将来の検討課題として、現行の運賃・料金制度そのものを見直し、自由度の向上や多様化と利用者利益の保護や利便性の確保のバランス等について議論を深め、柔軟な運賃・料金制度の実現をはかるほか、ICカード等に係るシステムの見直しを行う。

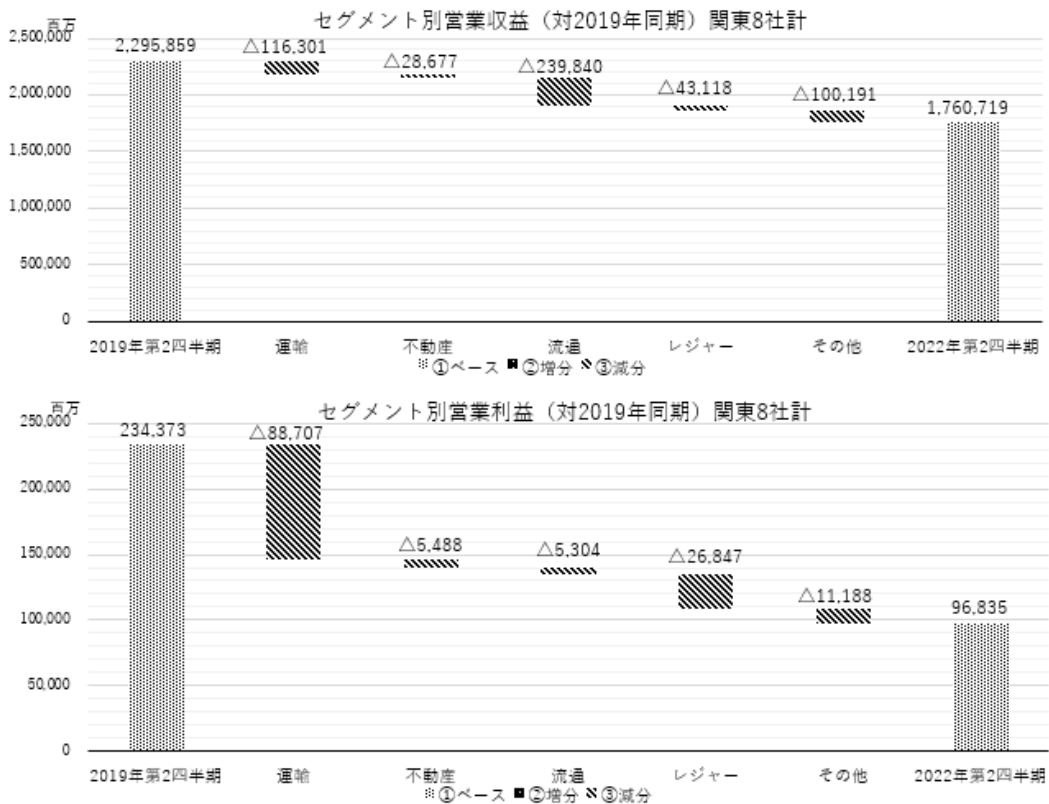
このうち、「全体として増収にならない運賃・料金の柔軟認可」については、2022年9月14日、国土交通省鉄道局鉄道事業課から「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」が示され、2日後の2022年9月16日、JR 東日本がオフピーク通勤定期運賃制度を導入し10%の値下げを行うとともに、通常の定期運賃を1.4%値上げする申請を行った。12月27日に認可となり2023年3月18日に駅バリアフリー料金制度とあわせ実施の予定である。

2. 鉄道グループに与えた影響

2.1. 2022年度第二四半期決算に見る大手民鉄連結決算の動向

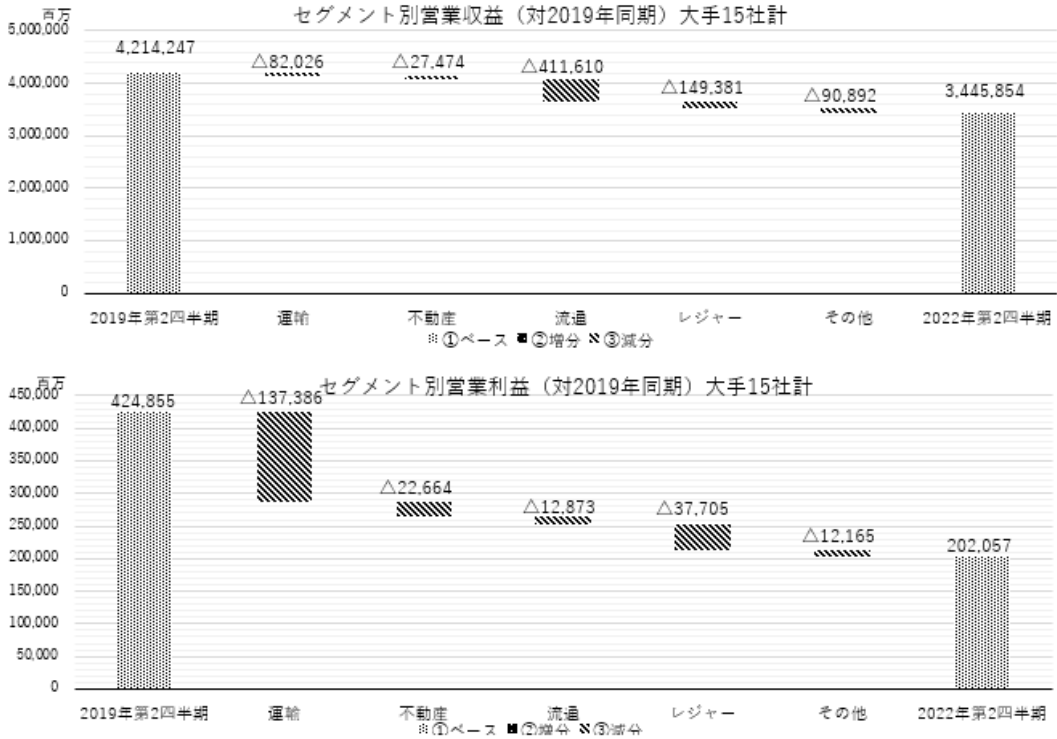
2020年、2021年の状況については研究紀要第27号で報告したところであるので、ここでは2022年度第二四半期決算の状況を中心に述べることにしたい。

関東大手民鉄8社および大手民鉄15社グループの営業収益、営業利益を、2019年度第二四半期と比較し、その変動額をセグメント別に要因分析したものが図22、図23である。



出典：各社決算短信、決算説明会資料等

図22 関東大手民鉄8社2022年度第二四半期収益・利益セグメント別変動要因グラフ



出典：各社決算短信、決算説明会資料等

図23 大手民鉄15社2022年度第二四半期収益・利益セグメント別変動要因グラフ

これを見ると、関東大手8社、大手15社ともに、収益面では流通セグメントの減少が最も大きく、利益面では運輸セグメントの減少が最大で、続いてレジャーセグメントの減少が大きい。ただし、15社すべてが連結営業利益を計上しており、6社が損失であった昨年に比べ大幅な改善となっている。

なお、各社とも2021年度から「収益認識に関する会計基準」を適用しており、流通セグメントの収益減少はそれが影響したものと推察される。2022年度からセグメント別影響額の表記がなくなったため、参考として表7に2021年度第二四半期のセグメント別影響額を記す。

表7 2021年度第二四半期の「収益認識に関する会計基準」適用による影響額（百万円）

	運輸	不動産	流通	レジャー	その他	計
関東大手8社 収益	-1,218	-7,883	-152,075	12,311	-28,016	-176,881
利益	34	-13	-5	1,512	141	1,669
大手15社 収益	-32	-9,123	-252,705	33,729	-31,515	-259,646
利益	-227	54	-252	3,175	189	2,939

出典：各社決算短信、決算説明会資料等

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

2.2. 貸借対照表（バランスシート）への影響

貸借対照表（バランスシート）の分析については、各社ごとに変動要因が異なり、すべてを記載するのは紙幅の制約により難しいため、ここでは昨年同様利益剰余金の動向のみを記すこととしたい。

表8は2019年度末（2020年3月末）から2022年度第二四半期末（2021年9月末までの30か月間）の利益剰余金の動きを示したもので、総じて減少傾向にあることは昨年同様である。特にホテル、旅行業などのレジャーセグメントの比率が高いグループにおいては、セグメントの再編やバランスシート修復諸施策が行われている。なお再編の状況や、備考欄に記載の各項目の詳細については、各社決算資料、ニュースリリース等を参照されたい。

表8 主要各社の利益剰余金の動向（2022年9月末日対2020年3月末日）

	2019年度			2022年度第二四半期末			30ヶ月の増減		備 考
	連結営業収益(A)	利益剰余金(B)	(B)/(A)	利益剰余金(C)	(C)/(A)	(D)=(C)-(B)	(D)/(B)		
東 京 東 武	2,946,639	2,809,369	95.3%	2,056,508	69.8%	-752,861	-26.8%		
東 武	653,874	256,511	39.2%	245,081	37.5%	-11,430	-4.5%		
西 武	554,590	248,027	44.7%	246,170	44.4%	-1,857	-0.7%	2020.11優先株、2021.11ビル3棟流動化 2022.1施設売却、2022.2ホテル・レジャー売却 2022.9ホテル4資産譲渡	
東 京 成	274,796	350,556	127.6%	325,088	118.3%	-25,468	-7.3%		
京 王	433,669	286,271	66.0%	253,892	58.5%	-32,379	-11.3%		
小 田 急	534,132	251,313	47.1%	222,005	41.6%	-29,308	-11.7%		
東 急	1,164,243	524,423	45.0%	0	0.0%	-524,423	-100.0%		
京 急	312,751	172,144	55.0%	163,252	52.2%	-8,892	-5.2%		
相 鉄	265,100	87,011	32.8%	72,328	27.3%	-14,683	-16.9%		
東 京 メ ト	433,147	583,508	134.7%	491,011	113.4%	-92,497	-15.9%		
東 海 JR東海	1,844,647	3,755,901	203.6%	3,533,479	191.6%	-222,422	-5.9%		
東 海 名 鉄	622,916	167,207	26.8%	148,125	23.8%	-19,082	-11.4%		
近 畿 JR西日本	1,508,201	956,227	63.4%	614,236	40.7%	-341,991	-35.8%	2021.9公募増資	
近 畿 近 鉄	1,194,244	110,288	9.2%	140,267	11.7%	29,979	27.2%	2021.8のれん益、2021.10ホテル流動化 2022.7近鉄EXP子会社化	
南 海	228,015	108,690	47.7%	106,221	46.6%	-2,469	-2.3%		
京 阪	317,103	150,926	47.6%	159,880	50.4%	8,954	5.9%		
阪 急 阪 神	762,650	685,087	89.8%	670,193	87.9%	-14,894	-2.2%		
九 州 JR九州	432,644	176,329	40.8%	145,314	33.6%	-31,015	-17.6%		
九 州 西 鉄	389,446	134,548	34.5%	134,808	34.6%	260	0.2%		

出典：各社決算短信

2.3. 2022年における関東大手民鉄グループ事業の動向

表9に、売上データを月次開示している関東大手民鉄グループの主要事業の動向を記す。

百貨店事業とストア事業については、1.4.定期外輸送の項でその趨勢を記したとおり、食料品等日常生活用品を扱うストア事業が堅調であるのに対し、百貨店事業は鉄道事業同様、感染の波を受けている。またバス事業も概ね鉄道事業と同じ傾向である。レジャー事業の代表格であるホテル事業については、インバウンド需要が好調であった反動で、低水準に留まっているところが多い。

表9 関東民鉄各社のグループ事業の収入動向（2022年：対2019年比%）

百貨店売上			1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
東武	池袋		71.4	76.9	100.4	90.7	80.5	61.0	79.1	82.1	63.8	109.3
	船橋		67.4	68.1	81.0	76.5	75.1	67.1	79.2	72.0	56.4	98.1
京王	新宿		63.2	55.4	81.3	63.4	68.1	71.7	68.1	57.2	72.9	100.5
	聖蹟桜が丘		83.6	86.6	86.3	92.6	90.3	81.9	88.2	87.3	77.6	97.4
小田急	新宿		64.1	68.2	67.2	67.6	71.2	78.0	74.1	77.4	78.2	48.1
	町田		66.9	88.5	90.2	88.2	88.3	94.6	92.9	85.4	78.8	113.3
東急	ふじさわ		81.9	81.7	86.7	84.3	84.3	87.0	82.6	84.0	78.6	101.5
	渋谷		77.7	68.6	68.2	76.3	76.0	71.2	73.6	74.8	66.8	81.1
	吉祥寺		72.6	75.0	78.8	77.1	74.8	74.5	77.0	69.7	52.8	86.8
京急	たまプラ		86.8	93.7	82.0	86.8	86.6	83.2	87.8	82.2	68.1	91.7
	札幌		57.7	45.7	62.5	67.6	71.2	62.5	70.7	57.5	55.6	76.9
京急	上大岡		71.9	71.6	71.3	79.7	80.5	79.4	74.5	72.8	68.6	93.9
ストア売上			1月	2月	3月	4月	5月	6月	6月	8月	9月	10月
東武			101.1	105.8	103.6	104.2	103.4	106.8	103.2	98.4	98.5	98.1
京王			100.2	92.7	102.8	97.6	98.2	99.8	101.2	101.6	99.7	101.3
東急			98.8	101.2	99.9	98.4	100.1	98.7	99.9	100.4	96.9	95.1
京急			85.5	86.5	87.7	84.6	85.3	85.2	85.8	87.0	84.0	87.2
相鉄			95.4	97.9	93.5	93.5	92.1	93.0	97.9	95.1	93.4	96.5
バスグループ売上			1月	2月	3月	4月	5月	6月	6月	8月	9月	10月
京王			78.8	72.6	75.4	78.1	82.2	82.4	80.4	78.9	80.6	89.3
京急			72.2	68.8	71.8	74.5	76.0	70.5	76.6	72.9	67.6	82.7
相鉄			92.5	87.6	91.8	93.5	93.0	95.2	90.3	88.2	91.5	96.4
ホテル売上			1月	2月	3月	4月	5月	6月	6月	6月	9月	10月
東武	銀座H(CY+AC)		37.5	37.4	42.8	49.7	55.2	61.3	67.3	61.1	70.4	86.0
	錦糸町H		28.1	20.8	31.3	36.3	42.9	47.8	50.3	44.1	51.8	61.5
	成田H		74.0	80.4	87.1	101.9	88.5	75.5	99.4	98.5	106.4	100.6
京王	プラザH		29.8	29.5	29.3	33.8	40.4	45.1	43.5	44.1	39.3	50.1
小田急	ハイアット		22.2	21.6	21.3	26.1	30.7	33.3	34.4	35.6	31.5	25.0
東急	ホテルズ		45.1	34.6	47.9	50.5	61.7	63.1	70.5	71.3	72.5	81.0
京急	EXホテル・イン		40.0	34.1	38.0	40.9	44.9	44.2	36.8	36.8	40.0	41.7

出典：各社月次開示資料

3. 都市構造の変化

住民基本台帳人口移動報告（月例）の2020年以降の転入（転出）超過数を表10に示す。例年3月の入学、就職時期にみられる東京圏への大幅な転入超過は、2021年に18%、特に東京23区は36%の大幅な減少となり、23区では毎月の転出超過累計が春の転入超過を上回った結果、四半世紀ぶりの年間転出超過となった³。しかし2022年においては、3月の転入超過が東京圏で2%、東京23区で20%の増加に転じる一方、23区の各月の転出超過は図24のとおり、月4000人ベースから1000～2000人ベースに減少しており、本年は年間で転入超過に戻る見通しである。

北関東においても、春の転出超過以外に目立った増減はなく、コロナ禍によって増大した東京23区からの転出も、結局は在宅勤務等勤務形態の変更に伴う都心部から近郊部への移動に留まり、それも1.1.3に記した2021年秋以降のテレワーク普及の一段落により収まりつつあると見るのが妥当と思われる。

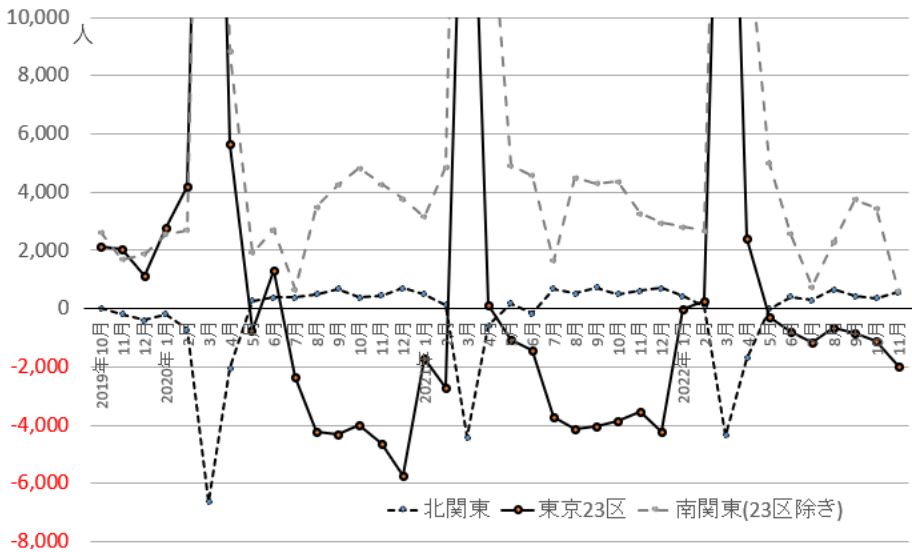
³ 東京交通短期大学 研究紀要第27号（2022.3）P45

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

表10 住民基本台帳人口移動報告にみる関東都県別月別転入（転出）超過状況推移

2020年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1~12月
北関東	-195	-710	-6,627	-2,031	277	385	393	491	680	378	465	710	-5,784
埼玉	1,150	943	7,083	1,822	681	728	231	1,102	965	1,354	925	928	17,912
千葉	638	556	6,802	1,480	878	612	941	1,434	942	750	1,089	648	16,770
東京	3,146	4,525	41,902	7,049	-509	2,096	-2,144	-4,011	-3,084	-2,506	-3,690	-4,400	38,374
23区	2,786	4,199	34,465	5,667	-747	1,317	-2,345	-4,225	-4,308	-3,996	-4,658	-5,734	22,421
神奈川	409	864	14,300	4,146	117	591	-710	736	1,121	1,236	1,283	856	24,949
南関東	5,343	6,888	70,087	14,497	1,167	4,027	-1,682	-739	-56	834	-393	-1,968	98,005
関東計	5,148	6,178	63,460	12,466	1,444	4,412	-1,289	-248	624	1,212	72	-1,258	92,221
2021年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1~12月
北関東	501	129	-4,420	-582	176	-173	686	525	732	506	611	707	-602
埼玉	1,114	1,764	6,983	3,334	1,635	1123	-32	1,324	1,652	1,766	1,155	945	22,763
千葉	712	855	6,572	1,985	837	929	1,015	1,129	1,076	1,252	1,149	769	18,280
東京	-1,334	-1,593	29,363	3,989	-177	-108	-2,743	-3,223	-3,533	-3,194	-3,176	-3,734	10,537
23区	-1,723	-2,725	21,909	142	-1,054	-1430	-3,701	-4,147	-4,054	-3,850	-3,534	-4,212	-8,379
神奈川	940	1,112	14,501	5,763	1,576	1,192	-302	1,119	1,038	685	612	759	28,995
南関東	1,432	2,138	57,419	15,071	3,871	3,136	-2,062	349	233	509	-260	-1,261	80,575
関東計	1,933	2,267	52,999	14,489	4,047	2,963	-1,376	874	965	1,015	351	-554	79,973
2022年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1~11月
北関東	433	82	-4,351	-1,691	-15	399	304	650	437	365	562	0	-2,825
埼玉	1,045	975	6,738	2,797	1,597	1,121	123	882	1,177	943	853		18,251
千葉	876	1,019	6,122	2,511	1,296	1,057	1,024	766	753	994	1,483		17,901
東京	383	359	33,340	4,831	377	-276	-809	-310	164	-599	-1,714		35,746
23区	-20	253	26,271	2,388	-301	-808	-1,165	-654	-861	-1,100	-2,000		22,003
神奈川	480	562	12,476	5,482	1,405	-163	-744	303	789	1,006	791		22,387
南関東	2,784	2,915	58,676	15,621	4,675	1,739	-406	1,641	2,883	2,344	1,413	0	94,285
関東計	3,217	2,997	54,325	13,930	4,660	2,138	-102	2,291	3,320	2,709	1,975	0	91,460

出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」



出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

図24 住民基本台帳人口移動報告にみる関東エリア別転入（転出）超過状況推移

4. 小括

新型コロナウイルス感染が拡大し、生活に大きな影響を与えてからすでに3年が経過した。感染は

続いているものの、社会はウィズコロナに向けた着地点を模索しつつある。ここでは小括として、都市鉄道、鉄道グループとしての今後の見通しと注目点を述べてみたい。

4.1. 輸送数量の見通し

まず、都市鉄道需要の最大割合を占める通勤輸送については、いわゆるエッセンシャルワーカーはもとより、通常のオフィスワーカーにおいても、テレワークの普及に一定の限界が見られ、導入率は横ばいの状況にある。現状は、テレワークにメリットを見出せない組織・個人がオフィスワークに回帰する一方で、今回の事態を契機に、テレワーク本来の目的である女性・高齢者・障がい者の雇用促進や、ワークライフバランスを実現するために導入しようとする動きが拮抗している状況ではないかと推察され、業種、職種の構成割合によって地域的跛行性はあるものの、今後しばらくは2022年度第二四半期の水準（感染拡大前の75%~90%）で推移する可能性が大きいものと思われる。

一方、定期外輸送のベースとなっているその他の業務、私事（買物、食事、社交、娯楽、行楽等）を目的とした外出は、買物におけるEコマース・まとめ買い、通院におけるオンライン診療といった社会変化の先取的性格のあるものについては回復が限定的であるが、郊外転居者の都心往来といった新たな需要が見込まれるほか、本源的需要の性格が強い観光輸送、特にインバウンド関連についてはコロナ以前の成長軌道に戻ることも十分に考えられる。

これらを総じて言うならば、各社が運賃改定申請に際して想定している対コロナ前90%前後という数字は、概ね妥当ではないかと考えられるところである。

4.2. 鉄道事業経営の側面から

鉄道グループ事業は、旅客運送業をはじめ、百貨店業、旅行業、ホテル業などが大きな影響を受けたが、B to Bが中心である不動産賃貸業、貨物運送業、建設業と、生活必需品を扱うストア・近郊駅ビル事業などは堅調である。各社ともそうした状況を踏まえて資産の流動化やM&Aによってバランスシートの修復、セグメントの再編を行うとともに、新たな方向性を模索しつつある。各社が決算説明会等で打ち出している様々な理念・戦略を纏めると、概略表11のようになる。

表11 各社が掲げる経営理念・目標

経 営	財 務
ニューノーマル下における ビジネスモデル再構築	アセットマネジメント (アセットライト・アセット多様化)
事業構造改革 (ポートフォリオ修正)	損益分岐点の見直し
デジタル経営(DX)	SPCの活用
SDGs・ESG経営	外部パートナー
	M&A
運 輸	都市開発
ストレスフリーな移動	持続可能なまちづくり
高付加価値輸送(着席保証等)	ブランド再構築
MaaS	コンパクトシティ
自動運転	スマートシティ
客貨混載	地域価値創造
柔軟な運賃・料金	地域共生・課題解決(ローカライズ)
乗車ポイント活用	デジタル田園都市

出典：各社決算説明会資料ほか

新型コロナウイルスが日本の都市鉄道に及ぼした影響（再論）

ここに記されている項目のうち、すでに多くが着手され、実行に移されている案件も見受けられるが、これらが着実に実を結び、目標を達成してゆくかどうか注目される。

参考文献

- JR・大手民鉄各社 [2021・2022]、『決算短信』各期開示資料
- JR・大手民鉄各社 [2021・2022]、『決算説明補足資料』『決算説明会資料』『月次開示資料』各期開示資料
- 大手民鉄各社 [2019～2022]、『月次開示資料』各月開示資料
- 東京都産業労働局 [2020～2022]、『テレワーク実施率調査結果』各月開示資料
- 三鬼商事 [2019～2022]、『オフィスマーケットデータ』各月開示資料
- 西武鉄道 [2020～2022]、『ラッシュ時の混雑状況』各月開示資料
- 国土交通省 [2022]、『鉄道混雑率調査』2022.7.22
- 内閣府 [2020]、『第2回 新型コロナウイルス感染症の影響下における 生活意識・行動の変化に関する調査』2020.12.24
- 大東建託 [2022]、『第7回「新型コロナウイルスによる意識変化調査」』2022,11,7
- パーソル総合研究所 [2022]、『第七回・新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する調査』2022.7
- 平田一彦 [2021]、『日本におけるテレワークの現状とその帰趨』、『東京交通短期大学研究紀要第26号』、東京交通学会、P37 - 52
- 塚本光啓 [2022]、『コロナ禍においてテレワークが鉄道需要に及ぼした影響』、『今後の東京圏を支える鉄道の在り方に関する調査研究シンポジウム』2022.11.4
- 経済産業省 [2021]、『令和2年度電子商取引に関する市場調査』2022.8.22
- 国土交通省 [2021]、『鉄軌道輸送の安全に関わる情報』2021,12
- 観光庁 [2018-2022]、『旅行・観光消費動向調査』各期開示資料
- 日本政府観光局（JMTO） [2022]、『訪日外客数の動向』各月開示資料
- 運輸総合研究所 [1995-2019]、『数字でみる鉄道』各年版
- 平田一彦 [2022]、『都市鉄道における新型コロナウイルス最新事情』、『交通と統計 No69』、交通統計研究所 P57-80、2022.10
- 日本民営鉄道協会 [2022]、『民鉄協ニュース』No1、No11
- 総務省統計局 [2003～2022]、『住民基本台帳人口移動報告』各月開示資料
- JR・大手民鉄各社 [2022]、『運賃改定申請・認可関係及び駅バリアフリー料金制度活用に関するニュースリリース』