

シンポジウム

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

日時：2020年10月26日（月）

場所：ベルサール御成門タワー（東京）
オンライン配信

■開催概要

コロナ禍の影響により、鉄道は、時差出勤、テレワーク等の大幅な拡大、更には失業・休業による需要の時間帯変化又は大幅な需要減に直面している。また、利用者の居住地の転換及び企業事務所の立地変更、本社事務所の縮小などについても、その萌芽が見られる。この傾向は、コロナが収束した後も、昨今の働き方改革や企業の生産性向上と相俟って、多少は元に戻るものの、コロナ感染拡大以前の状況と比較して相当進んだ形で常態化することが見込ま

れる。

このため、個人及び事業者におけるこのような行動変容が、鉄道の利用需要や都市のあり方に与える影響を見極め、これらの相互作用も踏まえつつ、鉄道事業者による対応及び都市のあり方を含めた交通・地域施策を検討していくことが必要である。

そこで、コロナが必ずしも収束していない時期ではあるが、行動変容の萌芽が観察されるこの時期に、このテーマに関して、現時点での情報共有と問題意識共有を図るための本シンポジウムを主催

開催した。

■基調講演

『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』

森地 茂 政策研究大学院大学客員教授・名誉教授

新型コロナの都市構造への影響に関する多くの議論をブレンストーミング的意味合いで把握しておくこと、また、政府、大学、シンクタンク等で行われている多くの実態調査から将来の影響をどう読み取るかの2点が重要である。

歴史からの教訓として、コレラ、ペスト、スペイン風邪などは流行後も都市への集中は続き、下水道整備や郊外ニュータウンなどの都市構造や都市政策の変化をもたらしたが、今回の新型コロナについても現在のIT技術、医療、グローバル化などの進展が、今後どのように影響するかを見ていかなければならない。

また、ポストコロナに関する議論として、生活者や企業の意識と行動の変容、国土構造への影響、都市構造への影響を考慮する必要がある。

都市構造への影響として、東京圏のテレワーク率は約30%、勤務先滞在日数（テレワーク日数/週）は1月を100%とすると7月末時点で73%であった。テレワークにも在宅、勤務先、サテライトオフィスなどがあり、鉄道利用者のデータとは多少異なり、産業別、企業規模別でも差がみられる。

また、先日、東京の転出が転入を上

プログラム

開会挨拶	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所会長
基調講演	『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』 森地 茂 政策研究大学院大学客員教授・名誉教授	
パネルディスカッション	コーディネータ 山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長	
パネリスト	『with/after コロナのTOD（鉄道とまちづくり）』 太田 雅文 株式会社東急総合研究所主席研究員 東京都市大学都市生活学部非常勤講師	
	『with/after COVID-19』 岸井 隆幸 一般財団法人計量計画研究所代表理事 日本大学理工学部土木工学科特任教授	
	『ウィズコロナ、ポストコロナに向けて』 坂井 究 東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役総合企画本部長	
	『コロナを踏まえた最近の状況等について（東急電鉄）』 城石 文明 東急電鉄株式会社 代表取締役副社長執行役員鉄道事業本部長	
	『ポストコロナを見据えた東京メトロの取組みについて』 野焼 計史 東京地下鉄株式会社常務取締役鉄道本部長	
	森地 茂 政策研究大学院大学客員教授・名誉教授	
閉会挨拶	佐藤 善信	一般財団法人運輸総合研究所理事長

回ったと発表されたが、コロナ禍で大学が休校になり、転入の多くを占める大学生が東京に来ていないという状況を差し引いて考える必要がある。住宅志向の変化では、以前は60分通勤圏と言われてきたが、共稼ぎ世帯の増加に伴い30分圏内志向が強まり豊洲などが人気となっている。文京区や中野区など共稼ぎ世帯が増加している区もあれば、子供なし世帯が増加している区もある。地域ごとの世帯構成の差が在宅勤務の定着にも影響すると考えられる。

鉄道事業への影響としては、各社の輸送人員は、ほぼ同じ傾向を示しており4月に落ち込み、6～8月は横ばいとなっている。定期よりも定期外の方が落ち込んでおり、路線により差が見られる。各路線の乗降客の推移は、1995年からみると東急や東京メトロが好調だが、2007年からみるとほとんど差はない。これから、2007年以前の各社の戦略が現在の差異に影響していると考えられる。今回もこの数年の各社の経営戦略が長期的に影響すると考えるべきではないだろうか。また、沿線別の人口流動は、以前は小田急、東急、京王などの西側の路線が強かったが、2015年頃からは東武伊勢崎線への流入が増加しており、このことも考慮して、コロナ禍の今後の影響を判断すべきである。通勤利用者の状況は、居住地駅よりも従業地駅の減少が大きい傾向にある。通勤客で定期外利用が多い駅はテレワークが進んでいた地域であることから減少率が大きくなっている。このように路線ごと、駅ごとに影響は異なりその要因を現在分析中である。ピーク時混雑率の変化も鉄道経営上重要だが、定期利用者は早い時間帯にシフトしたのに対し、定期外利用者は一旦早い時間帯にシフトした後、元に戻っている。

終わりに、今後、経営判断していく時には、このような様々な社会の変化に対し、新型コロナの影響を重ね、見極めた



講演：森地 茂

うえでの判断が必要になる。その際は、1社だけのデータではなく、必ず他の企業や全国的なデータとの比較をしないと、判断を誤る可能性がある。

■パネルディスカッション

『with/afterコロナのTOD（鉄道とまちづくり）』

太田雅文 株式会社東急総合研究所 主席研究員・東京都市大学都市生活学部非常勤講師

輸送人員の減少傾向は3～5割減少と鉄道事業ごとに様々であるが、これはテレワーカー比率やオンライン授業化等の影響が異なるためと思われる。8～9月頃にかけて通勤手当の支給を実費精算にして、定期購入を推奨しない企業がある一方で、商社系の企業では入社させる傾向が示された。また、民鉄系の百貨店では郊外店舗は自粛期間中の売上減少とその後の回復ともに都心店舗より良好である。オフィスについては都心の空室率が上昇しており、オフィス面積の縮小の意向を示す企業が増加する等の傾向も示されている。

テレワークの進展を仮定した鉄道需要の試算を行ったところ、テレワーク実施率70%で、鉄道需要は3割減となった。また、地方への転居やワーケーションにより夜間人口の減少が多少はあるが、郊外の昼間人口は増加すると考えられる。

コロナ禍の状況では、これから「どう



パネリスト：太田雅文

なるか」を考えるよりも「どうあるべきか」「どうしたいのか」というビジョンやシナリオを考えるべきだと思う。この変化は既存事業には痛みを伴うものの、乗り切ることができれば新しいビジネスチャンスが開拓できる絶好機となる。

『with/after COVID-19』

岸井隆幸 一般財団法人計量計画研究所代表理事・日本大学理工学部土木工学科特任教授

COVID-19による鉄道需要の減少は、リモートワークやEコマースの普及のほかに教育機関のオンライン授業化が大きく影響している。後者はいずれ復活するが、前者はある程度継続する。また、これからは「職住の分離から緩やかな融合へ」、「WEBの増殖から無法地帯化へ」というCOVID-19以前の傾向が加速化すると思われる。

歴史を振り返ると19世紀には鉄道が誕生して居住が郊外へ広がり、住宅と工



パネリスト：岸井隆幸

業の分離、都市のゾーニングが行われた。20世紀は自動車の時代で、エッジシティのように職が住に近寄る例も出てきた。21世紀はICT革命の時代で、産業そのものも変化し、郊外でも働ける、中心部でも住めるという緩やかな職住融合が進みつつある。一方で、WEBにはフェイクニュース等の劣悪情報が氾濫し、全般に「信頼性」の模索が始まっているように思われる。今後はWEBとリアルを使い分けが重要になる。情報収集はAIが担えるが、信頼性のある情報の特定や重要な決断はFace to Faceの下で生じる。オフィスは、業務机の集積場所ではなく「働く人達が想いを共有する空間」としての意味が重要であり、都市においても同様に共有空間、コミュニティのスペースが重要になる。

『ウィズコロナ、ポストコロナに向けて』

坂井 究 東日本旅客鉄道株式会社
常務取締役 総合企画本部長

鉄道運輸収入の今後の見通しとして、現時点では2021年度に在来線関東圏で85%まで、新幹線では80%まで戻ると予測している。足元の状況としては、定期外収入は9月以降徐々に回復傾向にあり、近距離、中長距離共に予想よりやや上振れしている。また、10月については、GoToトラベルの影響も出始めているように思われる。当社内の旅行商品の実績などを見ても、行先が東京から地方が増えているが、地方から東京は戻っ

ていない状況である。

新しい暮らしへの取り組みとして、テレワークに対応したサテライトオフィスの整備や、オフピーク通勤の推進として2021年春頃からJREポイントの付与を予定している。また、利用者の動向を見ながらオフピーク定期券なども検討している。まちづくりについても、新宿や渋谷、品川周辺の開発について、コロナを意識した対応をしていく。

新領域への挑戦としては、新幹線を活用した物流を検討している。観光の振興をはじめ、地方中核駅のまちづくりなどを推進し、地方の活性化と新幹線を活用した交流の強化に繋げていきたいと考えている。

『コロナを踏まえた最近の状況等について (東急電鉄)』

城石文明 東急電鉄株式会社代表取締役副社長 執行役員 鉄道事業本部長
2020年度上期の輸送人員は、4～5月で-75%まで減少したが、7月以降は-30%程度にとどまっている。混雑率は平準化されており、今後も分散乗車の取り組みを進めていく。

東急線アプリ利用者や東急グループの協力企業を対象に働き方に関するアンケート調査を実施したところ、在宅勤務の頻度は、コロナ禍前は2割だったものが、コロナ禍中は7割、コロナ禍後も5割という回答で、通勤時間帯は朝方はピーク後にシフトし、帰宅時間は前倒

しになる傾向がある。今後も時間の経過と共に変化していくと想定されるため、継続的に見ていく。

感染防止対策としては、窓開けや抗菌加工を行う他、混雑の見える化として、LED一体型防犯カメラを活用した混雑状況の配信を検討している。

また、まちづくりの取り組みとして、City as a Serviceを考えている。個人のニーズやライフスタイルに合わせたサービスを提供し、リアルとデジタルの融合による次世代のまちづくりを推進していく。

『ポストコロナを見据えた東京メトロの取り組みについて』

野焼計史 東京地下鉄株式会社常務取締役 鉄道本部長

全駅での利用者データの推移として、最大で対前年比28%まで落ち込んだが、10月中旬には69%まで回復している。平日の朝ラッシュ時間帯においては、定期から定期外へ一部シフトしている傾向も見受けられる。エリア別では、定期は豊洲や大手町の回復が緩やかであり、テレワークの影響が大きいと考えられる。定期外は浅草などで回復が鈍く、駅ごとの特徴が出ている。

ポストコロナに向けて、人口減少やデジタル化の加速が想定される中で、「安心な空間」、「パーソナライズド」、「デジタル」の3つのキーワードを設定し、取り組みを推進していく。例えば、「安心な空間」



パネリスト：坂井 究



パネリスト：城石文明



パネリスト：野焼計史

としては、浸水対策や耐震対策、ホームドア、オフピークプロジェクトに加え、まちと一体となった駅改良や、駅・車両の抗菌、混雑の見える化を一層推進していく。「パーソナライズド」「デジタル」に関連した取組みの一つとして、8月から提供を開始したMaaSアプリを用いて、エレベータールートや雨に濡れないルート、密を避けるルートなどの提供を検討していく。今後も、東京の発展に貢献するとともに、安心で持続可能な社会の実現を目指していく。

■ディスカッション・質疑応答

主な論点は、①都市構造の変化、②テレワーク・オフピーク通勤などの働き方の変化、③運賃のあり方であった。最後に森地名誉教授より④総括としてのコメントが行われた。各論点の要旨は以下のとおりである。

①都市構造の変化

- ・ 郊外での高齢者の増加、社会参加など地域の魅力にかかわる都市構造の変化が生じる。
- ・ 私事行動は都心に出ずに郊外に変化している。
- ・ 都心内の多方向への移動、日中時間帯の需要喚起策、交通結節点の整備が今以上に重要になる。

②働き方の変化

- ・ コロナ禍以前よりは増加したものの、現時点ではテレワークを縮小する企業も増加。
- ・ 鉄道の新たな付加価値の提供が必要。
- ・ 駅スペースの活用も広がっている。1駅でも利用を促すことが重要。

③運賃のあり方

- ・ 東京近郊の鉄道運賃についても言及することが必要ではないか。

- ・ オフピーク通勤が進むと需要が平準化され、コスト面でもメリットがある。
- ・ コロナ禍の状況だからこそ運賃の議論ができるという。

④総括

- ・ 今後、路線間の競争が益々激化すると考えられる。職場の郊外化、沿線での商業核の有無、確実に戻るインバウンドをどう考えるかが重要。
- ・ 首都直下地震や南海トラフ地震など防災に対する備えも重要。
- ・ 大阪圏や福岡圏の鉄道事業者は、東京圏より旅客が少なくても新線整備を実施している。東京圏の鉄道事業者もさらに頑張るべき。

(とりまとめ：加瀬正樹)

