

コロナ禍における関東大手私鉄



村井 健太郎
交通経済研究所主任研究員

はじめに

政府は新型コロナウイルス感染症による被害の拡大を抑えようと、2020年4月7日には7都府県に、続いて4月16日には全国に緊急事態宣言を発出した。これを受けて、対象地域の都道府県

知事は不要不急の外出の自粛をはじめ、住民に対し感染防止に必要な協力を求めた。こうした状況下、企業ではテレワークが、学校ではオンライン授業への切り替えが進められた。

コロナ禍がもたらした生活様式の変化は人の動きを大幅に減少させ、鉄道会社の事業運営に大き

表1 緊急事態宣言発令後の各社の対応策（列車の運休等）

	発表日	主な施策内容	自社車両	実施日		期間	付記
				平日	土休日		
東武	4/21	伊勢崎線・日光線の一部特急列車運休	○	○	○	4/25以降、当面の間	6/5 運転再開
西武	4/22	特急列車、拝島ライナー、S-TRAIN一部運休	○		○	4/29以降、当面の間	6/1 運転再開
	5/11	特急列車、拝島ライナー、S-TRAIN平日一部運休・土休日全運休	○	○	○	5/16以降、当面の間	
京成	4/28	スカイライナー一部運休	○	○	○	5/1～5/31	継続中
	5/25		○	○	○	6/1以降、当面の間	
京王	4/29	京王ライナー	○		○	5/2～5/6	6/27 運転再開
	5/ 5	土休日全列車運休	○		○	5/5以降の土休日	
小田急	4/24		○		○	5/2～5/6	6/6 運転再開
	4/30	特急ロマンスカー土休日全列車運休	○		○	5/9・10	
	5/ 5		○		○	5月の土休日	
東急	4/22	S-TRAIN 全列車運休			○	4/29以降、当面の間	
京急	4/30	品川～京急蒲田間の普通列車の一部運休	○		○	5/2～5/6	継続中
	5/ 7		○	○	○	5/9以降当面の間	
東京メトロ	4/22	S-TRAIN 土休日全列車運休			○	4/29以降、当面の間	6/6 運転再開
	4/24				○	5/2～5/6	
	4/30	特急ロマンスカー土休日全運休			○	5/9・10	
	5/ 5				○	5月の土休日	
相鉄		通常運行					

特記以外の表、○は各社のホームページの資料を基に筆者作成

な打撃を与え始めた。その後5月25日に緊急事態宣言は1か月半ぶりに解除されたが、かつての利用動向が戻ることはなく、いま鉄道会社は新たな対応を求められている。本稿では、関東の大手私鉄を事例として、緊急事態宣言が出されてからの列車ダイヤが状況の変化に応じてどう変わっていったか、また大幅な需要の減少などコロナ禍がもたらした経営への影響を第1四半期決算の数字を用いて明らかにしていくこととする。

1. 新型コロナウイルス感染拡大の中での各社の対応

緊急事態宣言発令後の各社の対応は、4月21日ごろから各社の対応策が発表され、実施開始日は4月25日～29日が多い。緊急事態宣言発令から実施までには周知期間も含め約3週間を要している(表1)。

対応策では、観光や出張あるいは空港利用の多い特急や座席指定列車の運休というのがほとんどである。さらに、これらの列車は運転区間が自社内で完結し、自社の車両で運転していることも対応しやすかったのではないかと想定される。

ここでは、各社の対応策の詳細を取り上げる。

(1) 東武鉄道株式会社

東武鉄道株式会社(以下、東武)は、4月21日に、4月25日から日中を中心に日光線および伊勢崎線の特急列車の一部を運休すると発表した(表2)。運休は6月5日まで継続した。

表2 特急列車の運休本数

	下り	上り	合計
日光線 (浅草発着・平日)	8本 (32本中)	7本 (29本中)	15本 (61本中)
日光線 (浅草発着・土休日)	12本 (35本中)	10本 (32本中)	22本 (67本中)
伊勢崎線 (全日)	8本 (27本中)	8本 (26本中)	16本 (53本中)

※本文、表とも特記以外は1日あたりの本数。

(2) 西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社(以下、西武)は、4月22日に、4月29日から当面の間の土休日に限り、池袋線の特急列車の一部(58本中42本)、S-TRAIN(5本)、新宿線の特急列車(50本)、拝島ライナー(6本)の全列車を運休すると発表した。

5月11日には、運休範囲の拡大を追加で発表した。具体的には、5月16日から当面の間、平日の特急列車の一部(114本中42本)、および土休日の特急列車(108本)、S-TRAIN(5本)、拝島ライナー(6本)の全列車を運休するというものであった。運休は5月31日まで継続した。

(3) 京成電鉄株式会社

京成電鉄株式会社(以下、京成)は4月28日に5月1日～31日の間、スカイライナーの一部列車(82本中36本)を運休すると発表した。さらに、5月25日には6月1日以降についても運休の当面継続とスカイライナーの青砥駅停車便の拡大について発表した。9月2日現在も運休は継続している。

(4) 京王電鉄株式会社

京王電鉄株式会社(以下、京王)は、4月22日に、4月29日と5月2日～6日まで京王ライナー(5000系の座席指定列車サービス)の全列車(16本)を運休すると発表した。その後、5月5日に5月5日から土休日の当面の間、京王ライナーを全列車(16本)運休することとした。6月27日に全列車運転再開している。

(5) 小田急電鉄株式会社

小田急電鉄株式会社(以下、小田急)は、4月24日に5月2日～6日の特急ロマンスカー全列車(114本)を運休すると発表した。その後、4

月30日には5月9日と10日を追加、5月5日に5月中の土休日の特急ロマンスカー全列車運休(112本)することを発表した。運休は5月31日まで継続した。

(6) 東急電鉄株式会社

東急電鉄株式会社(以下、東急)は、4月22日、4月29日から当面の間、土休日に運転している東横線のS-TRAIN全列車(5本)を運休、4月23日に4月27日から当面の間、大井町線の有料座席指定サービス「Qシート」(5本)をすべて休止すると発表した。東横線のS-TRAINの運休は5月31日まで継続したが、「Qシート」については9月2日現在も休止している。

(7) 京浜急行電鉄株式会社

京浜急行電鉄株式会社(以下、京急)は、4月11日以降の土休日に運行している座席指定車両「ウィング・シート」(17本)を、当面の間はすべて中止とした。さらに4月30日、5月2日～6日の日中時間帯の自社線内のみを運行する品川駅～京急蒲田駅間の一部普通列車を運休し、毎時9本から毎時6本(10分間隔)で運行すると発表した(表3)。5月7日には、5月9日から当面の間、普通列車の運休を継続すると発表し、9月2日現在も運休している。なお、7月18日から「ウィング・シート」は再開した。

表3 普通列車の運休本数

	下り	上り	合計
平日	14本	14本	28本
土休日	27本	27本	54本

(8) 東京地下鉄株式会社

東京地下鉄株式会社(以下、東京メトロ)は、4月22日に土休日に副都心線で運転している

S-TRAIN全列車(5本)を、4月24日に5月2日～6日の千代田線の特急ロマンスカー全列車(12本)を運休すると発表した。その後、5月中の土休日はすべて運休することとした。両列車とも運休は5月31日まで継続した。

(9) 相模鉄道株式会社

相模鉄道株式会社(以下、相鉄)は、4月7日に当面の間、相鉄線は通常通りのダイヤ(平日・土休日ダイヤとも)で運転すると発表し、その後も通常通りのダイヤで運転した。

2. 緊急事態宣言解除後の各社の対応

多くの会社で緊急事態宣言後に運休した列車の運転および座席指定サービス等は一部を除いて再開した。だが、時差通勤やテレワークの普及により、コロナ禍前と比べて利用時間帯に変化がみられるようになった。例えば、京王では6月1日より座席指定列車京王ライナーにおいて、平日朝間時間帯のピーク時間帯の前後に上り3本増発して10本に、逆に0時台の新宿発の下り2本運休とし12本とした(表4、5)。運転本数が上下合わせて21本から22本となった。

表4 6月1日より増発した列車(平日のみ)

	京王八王子	橋本	新宿
90号	5:47	=	6:28
92号	8:56	=	9:40
94号	=	9:22	10:04

表5 6月1日以降運休した列車(平日のみ)

	新宿	橋本	京王八王子
13号	0:00	=	0:37
43号	0:20	0:51	=

京急は、6月22日に、7月20日より混雑緩和のため平日朝ピーク時間帯後の金沢文庫駅～品川駅間を8両で運転している快特の上下各1本を12両で運転すると発表した(表6)。

表6 8両から12両で運転する快特

上り	三崎口発	金沢文庫発	品川着	京成高砂着
快特	8:32	9:05	9:41	10:20
下り	押上発	品川発	金沢文庫着	三崎口着
快特	9:34	10:02	10:39	11:13

京王や京急の事例のように朝ピーク時間帯前後への利用の誘導・増加，あるいは夜時間帯の利用が減ったことによるためと想定される。

現在各社で定期的に朝夕の混雑状況を発表しているが，例えば7月20日に発表した東急の「【7月20日更新】東急線の駅・車内のお客さまのご利用状況について」では，本年7月9日時点の列車や駅の本年と一部前年の利用状況を確認することができる（図1～3）。

「田園都市線の渋谷駅到着時列車混雑率の目安」によれば9:30～10:00が一番混雑している。これは，7:31～9:30までと比べて，利用者数の減少が小さく，かつ到着列車の本数が少ないためと想定される（図1，表7）。

図1 田園都市線の渋谷駅到着時列車混雑率の目安

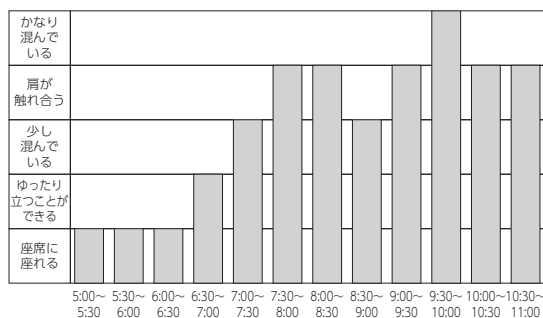


図1, 2, 3は「【7月20日更新】東急線の駅・車内のお客さまのご利用状況について」を基に筆者作成

表7 時間帯別到着本数（田園都市線渋谷駅）

到着時刻	到着本数
7:31～8:00	12本
8:01～8:30	13本
8:31～9:00	13本
9:01～9:30	12本
9:31～10:00	9本

東急線電車時刻表 2020年6月6日ダイヤ改正号を基に筆者作成

図2 【東横線・田園都市線】(渋谷駅) 朝ラッシュ時のお客さまご利用数の目安

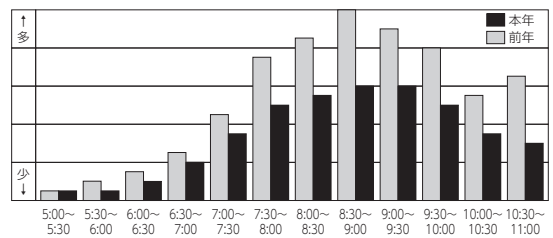
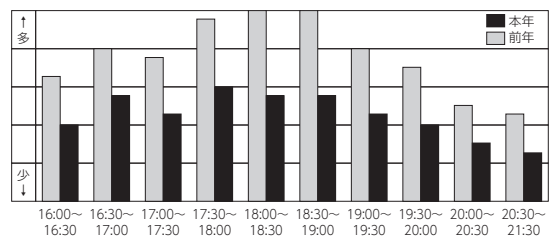


図3 【東横線・田園都市線】(渋谷駅) 夕方のお客さまご利用数の目安



さらに，図3の渋谷駅の夕方のお客さまご利用者数の目安において，本年の一番利用の多い時間帯は17:30～18:00である。昨年よりも30分ほど早い時間となっており，早く帰宅する傾向にあるのではないかと想定される。各時間帯の運転本数はほぼ同数である（表8）。

表8 時間帯別発車本数（田園都市線・東横線渋谷駅）

	田園都市線	東横線	合計
17:31～18:00	9本	10本	19本
18:01～18:30	10本	10本	20本
18:31～19:00	10本	10本	20本

東急線電車時刻表 2020年6月6日ダイヤ改正号を基に筆者作成

従来のダイヤ改正では，利用者数の増加対応や新車導入など実施内容が明確であり過去から蓄積されたデータも活用できたが，コロナ禍後の利用動向を見極める場合には，このような分析を一定期間実施することによりダイヤ改正の実施内容を明確にしていくことも必要ではないだろうか。

3. コロナ禍が各社に与えた影響

(1) 2020年4月～7月の各社の月次運輸収入の概況

各社の2020年4月～7月の月次運輸収入をみると、定期については、各社とも前年比20%～30%の減少で推移しており、7月においても目立った改善はみられない状況である(表9、図4)。

表9 月次運輸収入(定期計(通勤+通学))
(2020年4月～7月前年同期比増減(%))

	4月	5月	6月	7月
東武	▲28.9%	▲30.1%	▲20.6%	▲21.2%
西武	▲27.9%	▲31.5%	▲22.5%	▲22.5%
京成	▲24.0%	▲28.0%	▲20.8%	▲22.2%
京王	▲32.7%	▲37.9%	▲29.6%	▲27.8%
小田急	▲33.5%	▲36.7%	▲28.3%	▲28.3%
東急	▲32.2%	▲37.2%	▲29.5%	▲29.5%
京急	▲30.8%	▲31.4%	▲23.0%	▲22.9%
相鉄	▲24.7%	▲29.2%	▲21.1%	▲22.0%
平均 (東京メトロ除く)	▲29.3%	▲32.8%	▲24.4%	▲24.6%

各社の月次営業概況等を基に筆者作成

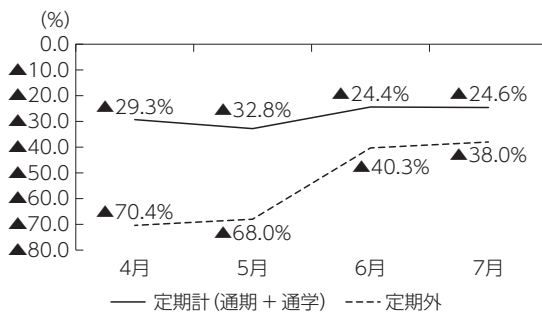
一方、定期外については4月、5月は不要不急の外出自粛要請もあり前年と比べて大幅に減少した。緊急事態宣言解除の後の6月は回復傾向がみられたが、7月は頭打ちとなっている(表10、図4)。

表10 月次運輸収入(定期外)
(2020年4月～7月前年同期比増減(%))

	4月	5月	6月	7月
東武	▲68.4%	▲66.5%	▲39.1%	▲38.2%
西武	▲68.6%	▲65.3%	▲35.9%	▲34.8%
京成	▲76.0%	▲75.8%	▲59.1%	▲55.5%
京王	▲71.7%	▲67.6%	▲37.3%	▲34.0%
小田急	▲73.0%	▲70.6%	▲40.8%	▲38.5%
東急	▲70.3%	▲65.5%	▲33.1%	▲30.5%
京急	▲71.4%	▲71.0%	▲46.5%	▲43.7%
相鉄	▲64.0%	▲61.8%	▲30.7%	▲29.1%
平均 (東京メトロ除く)	▲70.4%	▲68.0%	▲40.3%	▲38.0%

各社の月次営業概況等を基に筆者作成

図4 各社(東京メトロ除く)2020年4月～7月の月次運輸収入の前年比(平均)推移



各社の月次営業概況等を基に筆者作成

とりわけ定期収入の回復の足取りは重く、テレワークの普及等に伴う通勤利用の構造的変化への対応も求められているのではないだろうか。

(2) 各社の第1四半期決算の概況

各社から第1四半期決算が公表された(表11)。その中から各社の輸送人員と運輸収入についてみると、各社とも、輸送人員と運輸収入ともに定期がおおむね30%減、定期外は60%減という結果となった(表12、13)。特徴的な傾向としては、

- ① 定期の輸送人員の減少率はおおむね同じ傾向だが、通学定期のシェアにより減少率に差が出ていると思われる(例えば、輸送人員ベースで通学

表11 各社の第1四半期決算
(単位:億円 カッコ内は売上高が前年同期比増減率、最終損益が同実績)

	2020年4月～6月期業績	
	売上高	最終損益
東武	1,020 (▲37)	▲132 (117)
西武HD	663 (▲54)	▲287 (142)
京成	464 (▲34)	▲139 (114)
京王	591 (▲45)	▲107 (83)
小田急	703 (▲46)	▲163 (90)
東急	2,097 (▲25)	▲201 (163)
京急	460 (▲48)	▲91 (70)
東京メトロ	627 (▲43)	▲136 (182)
相鉄HD	565 (▲21)	▲17 (58)

各社の第1四半期決算資料を基に筆者作成

表12 2020年第1四半期の各社の輸送人員
(2020年第1四半期前年同期比増減(%))

	輸送人員		
	定期	定期外	合計
東武	▲ 30.0%	▲ 52.5%	▲ 37.7%
西武	▲ 34.4%	▲ 54.2%	▲ 41.8%
京成	▲ 27.6%	▲ 56.0%	▲ 39.2%
京王	▲ 39.5%	▲ 57.7%	▲ 46.8%
小田急	▲ 36.3%	▲ 57.5%	▲ 44.3%
東急	▲ 38.6%	▲ 55.8%	▲ 45.4%
京急	▲ 30.9%	▲ 57.0%	▲ 42.5%
東京メトロ	▲ 28.4%	▲ 62.5%	▲ 43.0%
相鉄	▲ 26.9%	▲ 51.2%	▲ 35.3%
平均	▲ 32.5%	▲ 56.0%	▲ 41.8%

各社の第1四半期決算資料を基に筆者作成

表13 2020年第1四半期の各社の運輸収入
(2020年第1四半期前年同期比増減(%))

	運輸収入		
	定期	定期外	合計
東武	▲ 26.5%	▲ 58.5%	▲ 44.1%
西武	▲ 27.3%	▲ 56.9%	▲ 43.6%
京成	▲ 24.3%	▲ 70.5%	▲ 55.3%
京王	▲ 33.4%	▲ 59.3%	▲ 48.0%
小田急	▲ 32.8%	▲ 62.0%	▲ 50.1%
東急	▲ 33.0%	▲ 56.7%	▲ 45.9%
京急	▲ 28.3%	▲ 63.3%	▲ 49.8%
東京メトロ	▲ 30.1%	▲ 62.0%	▲ 48.1%
相鉄	▲ 25.0%	▲ 52.5%	▲ 38.9%
平均	▲ 29.0%	▲ 60.2%	▲ 47.1%

各社の第1四半期決算資料を基に筆者作成

定期、京王▲80.8%、小田急▲77.6%)。収入でみると単価は安いので輸送人員ほどの差になっていない。

- ②定期外の輸送人員では都心部の路線が多い東京メトロの減少が大きい。都心部の商業施設やレジャー施設等の休館、休園による利用者の減少が大きいと想定される。
- ③さらに、定期外で小田急や東武も輸送人員以上の減少が強くみられるが、長距離利用の多い特急列車運休による影響が出ているのでは。

写真1 コロナ禍の列車内



おわりに

コロナ禍の下で鉄道各社が受けた影響をここまでみてきたが、興味深いのはそれが単なる利用者の減少にとどまらず、利用の仕方の変化を伴っている点にある。朝ピークの山が崩れて前後の時間帯に混雑が平準化している、帰宅ラッシュが早まっている、定期収入の回復が鈍いなどといった現象は、「通勤」という日常行動の転換をうかがわせる。問題はそれが一過性なのかどうかということだが、今まで当然のように考えてきた「同じ時間、同じ場所に集まって仕事をする」という働き方は今後、数ある選択肢の一つに変わりそうだ。

それを敏感に察知しているのが利用者の側だ。混雑を避け、終電のずっと前に帰宅するのが普通になりつつある。在宅勤務を積極的に採用している企業では「定期券」が不要になり始めている。こうした利用者の側の意識の変化に鉄道各社の対応は追いつけているだろうか。生活様式の大きな変化の可能性を前にして、鉄道会社には迅速かつ的確な対応が求められている。