

- 鉄道一般
- 車両
- 施設
- 電気
- 運転・輸送
- 防災
- 環境
- 人間科学
- 浮上式鉄道

輸送需要の動向と 鉄道利用の増進

ここからは、鉄道を取り巻く社会と技術の動向に関して、鉄道総研が実施している調査事業から、各々の成果を紹介していきます。まずは、鉄道需要（利用者数）をいかに増進させていくかの課題について考えます。鉄道をはじめとする公共輸送機関の長期的な需要の推移を見ながら、景気動向などの外部の社会環境との関連性を考察します。さらに、鉄道会社で取り組んでいる利用増進に向けた施策を概観し、独自の調査結果を踏まえて、アクティブシニアに対する増進策など、鉄道利用の増進を図るヒントを探ります。



武藤 雅威
Masai Muto
企画室
戦略調査
課長
[専門分野]交通計画、
交通経済

今日の課題～鉄道利用の増進

日本はアメリカのような自動車大国とは違い、公共輸送機関への依存度が高い国です。鉄道はその代表的存在であり、私たちのライフスタイルを支えるために、多くの役割を担っています。人口減少、少子高齢化の進展に伴う交通市場の規模縮小により、将来的には鉄道の利用者数、いわゆる鉄道需要の減少が見込まれ、必ずしも明るい鉄道の未来像を描けるとは限りません。そこで、鉄道利用の増進を図るヒントを探ります。

移(図1)をご覧ください。1990年度を100として、各公共輸送機関の利用者数の増減動向を示しています。バス、ハイヤー・タクシー、旅客船では長期的な下降傾向にあります。航空では地方空港の開設などで順調に需要を伸ばした後、一度急落しましたが、近年はLCC(☞参照)の台頭で回復傾向にあります。鉄道はこの20数年間ほぼ一定のレベルにあり、比較的安定した需要を確保し続けています。

鉄道需要は本当に底堅いのでしょうか。鉄道だけ近年の増減状況(図2)を詳しく見てみます。JRと民鉄・公営、定期券利用と定期外(乗車券など)

公共輸送機関の需要動向

公共輸送機関の長期的な需要の推

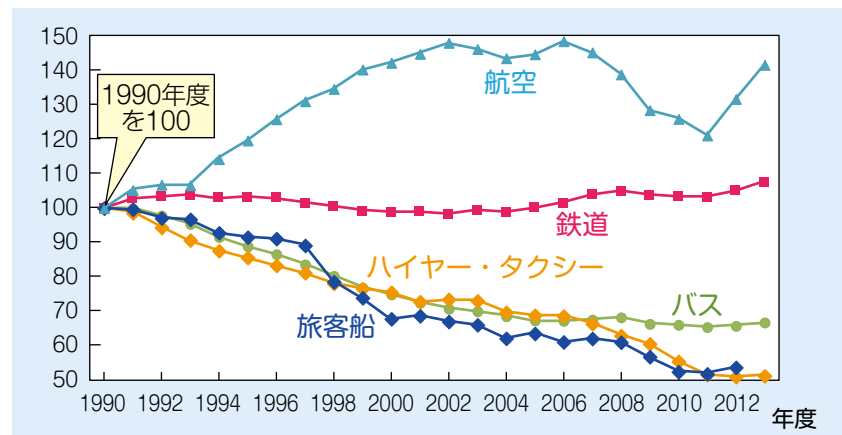


図1 公共輸送機関の長期的な需要動向
出典：国土交通省統計

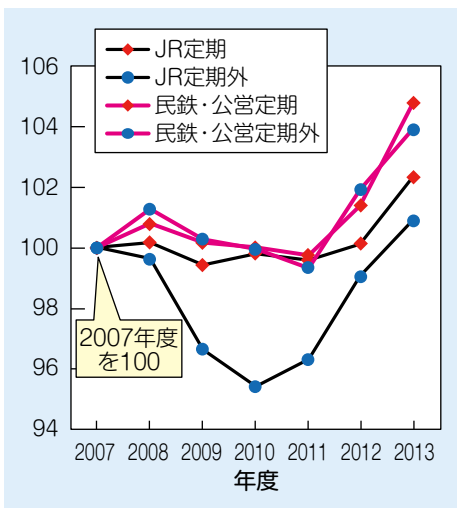


図2 鉄道需要における近年の増減状況
出典：国土交通省鉄道輸送統計年報

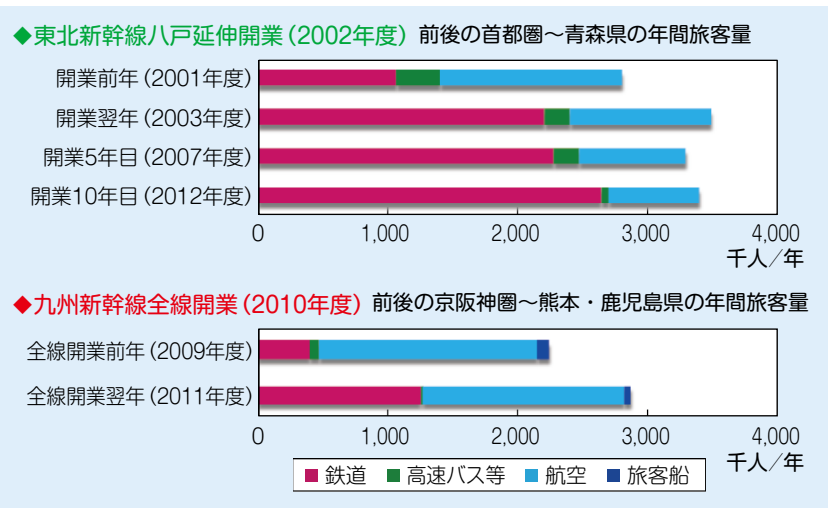


図3 新幹線開業に伴う鉄道需要の増加
出典：旅客地域流動調査(国土交通省)

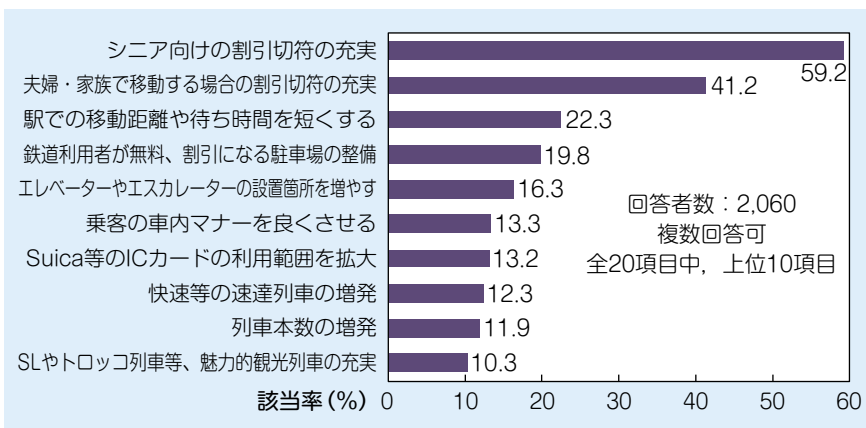


図4 退職したシニアが期待する鉄道サービス

に分けてみると、2009～2011年度でJR定期外の需要が落ち込んでいます。JR定期外は、新幹線や特急を利用した旅行や出張、大都市圏内電車を利用した買い物・レジャーを目的とする移動が主な利用者層ですが、この3年間に、①リーマンショック不況、②新型インフルエンザのまん延、③高速道路休日料金値下げ、④東日本大震災、という逆風にさらされ、需要低迷に至ったと言われています。2012年度から株価上昇など景気の上向きに伴い、鉄

道需要がようやく回復しました。鉄道需要は一見安定しているようですが、実は景気動向などの様々な外部の社会環境に影響を受けています。

新幹線開業に伴う利用増進

それでは、鉄道利用の増進を図るヒントを探っていきましょう。今年3月に北陸新幹線が金沢まで延伸し、来春には北海道新幹線が新函館北斗まで開業します。さらに、札幌、敦賀(福井県)、長崎への新幹線建設が進み、中央リニア新幹線の開業も控えるなど、今世紀半ばに向けて高速鉄道網が拡充していきます。新幹線の持つ速達性と定時性、大量輸送力は他の輸送機関にはない大きな利点であり、その開業効果はばく大です。競合する輸送機関からのモダリティシフトを促すとともに、新たな鉄

道需要を誘発する(図3)など、地域間交流を活発にする効果が確認されています。

アクティブシニアの取り込み

都市鉄道では新線建設が一段落し、新しい需要の開拓が難しくなりました。今後、都市部でも現役世代(15～64歳)人口が減少し、通勤・通学定期の利用者数が下降していくのではと懸念されています。そこで、都市鉄道の利用増進というより、少しでも維持していくため、シニアの方に退職後も鉄道を積極的に利用してもらおうというヒントがあります。団塊世代を中心としたシニアは活動的な側面が強く、旅行などへの消費意欲が高いことから、アクティブシニアと呼ばれています。鉄道総研では、大都市圏内に居住する60歳以上の退職したシニアの鉄道利用状況と利用意向を把握するアンケート調査を実施しました。

調査の結果¹⁾、現役時に通勤などで頻繁に鉄道を利用していた方でも、退職後の年間利用日数は平均46日間と、1週間に1回の利用にも満たないことがわかりました。さらに、「どのようなサービスが充実すれば、鉄道利用機会が増えるか」について尋ねました(図4)。シニア向けや夫婦・家族同伴の「割引切符の充実」という運賃施策

LCC (Low Cost Carrier)

低価格でサービスを提供する航空会社。同一機種の使用やサービス簡素化でコストを削減し、格安の運賃を実現する。日本では2012年に本格的なLCCが参入、航空業界を活性化させた。

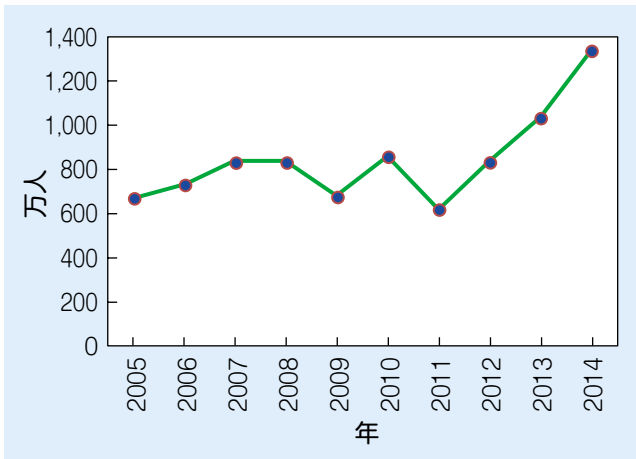


図5 急増する訪日外国人客数
出典：日本政府観光局（JNTO）



図6 地域鉄道の経営に欠かせない通学輸送

が最も大きな増進効果となるようです。魅力ある旅行商品を企画し、駅を利用しやすくすることで、アクティブシニアの鉄道利用を促す余地はまだあると考えられます。

訪日外国人客の取り込み

円安基調や、ビジットジャパンなどの訪日旅行促進事業の奏功で、2014年には過去最高となる1,341万人の外国人客が来日しました(図5)。銀座、秋葉原、浅草やお台場などの東京の人気スポットは、大勢の訪日外国人が買い物や観光で訪れて、にぎわいを見せています。上場鉄道会社の決算短信レポートでは、急増する訪日外国人客が鉄道利用の増進に貢献しているとの分析結果も見られます。鉄道事業者は、多言語による案内表示や駅ナンバリングの導入など、外国人にもわかりやすく使いやすい鉄道施設へ変えていく施策に取り組んできました。さらにICTを駆使した案内アプリの提供や、鉄道×観光の高付加価値なサービスパッケージの開発など、2020年東京五輪の開催へ向けて、このような施策遂行が急務となっています。

地域鉄道での通学生の取り込み

さて、話題をJRのローカル線や地方鉄道会社線の地域鉄道に転じます。

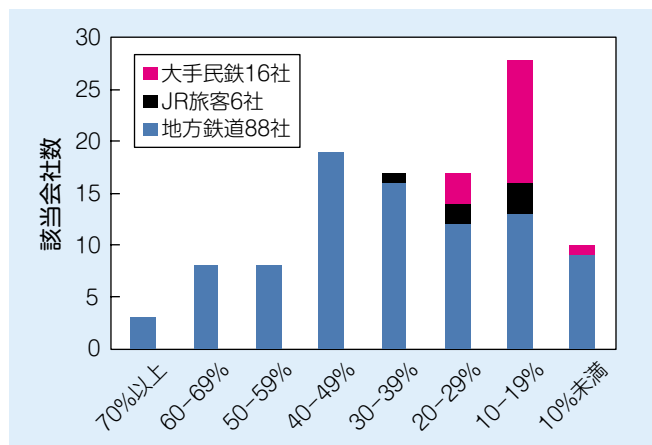


図7 通学定期客の占める割合
出典：平成23年度鉄道統計年報(国土交通省)

地域鉄道は、地域社会における基幹的公共輸送機関の役割を担ってきましたが、車社会への急進、沿線の人口減少や少子高齢化などの厳しい社会環境の変化に伴い、利用者が徐々に減少している路線は少なくありません²⁾。これに負けまいと、地域鉄道の事業者は創意と工夫により、地道な増進活動を展開しているのです。

朝夕の地域鉄道では、通学する高校生達(図6)がおなじみの風景です。全輸送人員に対する通学定期客の割合(図7)を見ると、大都市圏内輸送を担う大手民鉄16社全体で14%、新幹線などの都市間輸送も含むJR6社全体で15%ですが、地方鉄道88社全体では26%となっています。地方鉄道会社の中には70%を超える会社も存在し、

通学輸送への依存度が高いことがわかります。少子化で高校生数も減少していきませんが、地域鉄道では上客である通学高校生を確実に取り込む施策が重要です。「〇〇高校前」という新駅が全国で開設されていますし、ダイヤを生徒の登下校時間に合わせるなど、通学高校生の利便性を高める施策が行われています。

鉄道に乗車することが目的

私たちの日常生活では、通勤や買い物、観光など、ある目的を達成するための移動手段として鉄道や自動車などの輸送機関を利用することがほとんどです。これを専門的には派生的需要といいます。その一方で、嫌なことを忘れたために、一人で当てもなくドライブ



図8 乗って楽しい鉄道ワールド

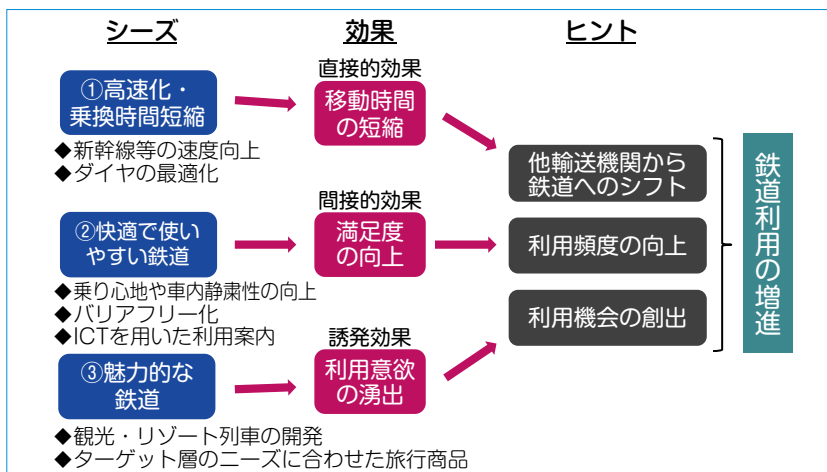


図9 鉄道利用増進のヒントとそのシーズ

するなど、移動そのものを目的とする利用形態を本源的需要といいます。鉄道に乗車することが目的という、この本源的需要を鉄道利用の増進に結びつけようとする様々な施策が地域鉄道で行われています。動物やアニメキャラクターをモチーフとする列車や駅、風光明びな車窓の景色を眺めながら沿線の旬な食事を楽しむ列車など(図8)、都会の人がわざわざ乗りに来てくれるような仕掛けを施しています。乗って楽しい鉄道ワールドが次々と誕生し、地域鉄道利用の増進に結びついています。

利用増進のヒントとシーズ

ここで、鉄道利用の増進(もしくは維持)のヒントを整理しましょう。

- ★自動車や航空などの“他輸送機関から鉄道へのシフト”
- ★もっと鉄道を利用してもらうとする“利用頻度の向上”
- ★あまり鉄道を利用していない人に対する“利用機会の創出”

があげられます。それらを誘起するためのシーズ(図9)を整理します。

- ①鉄道の高速化と乗換時間の短縮、目的地までの移動時間が短縮すれば利用者が増加します。これは交

通需要予測の経験則からも明らかであり、利用増進へ向けた直接的効果と言えます。

②快適で使いやすい鉄道にすること、すなわち乗り心地や車内静粛性を向上させ、バリアフリー化などを進めることで、鉄道旅客の満足度を向上させるねらいがあります。即効性は期待できませんが、徐々に利用増進に至る間接的効果と言えます。

③魅力的な鉄道にすること、観光・リゾート列車の開発など、鉄道の利用意欲を湧出するような施策を進めることにより、誘発効果を図ります。

これらのシーズをまき育てていけば、利用増進の花が咲くことでしょう。

利用増進に向けた研究開発

鉄道総研では、2020年までの基本計画「RESEARCH2020—革新的な技術の創出を目指して—」を策定しました。この計画では、新幹線のさらなる速度向上のための基盤技術として、大きなブレークスルーが必要な沿線環境、制動システム、集電システムの各要素の研究開発を行うこととしています。また、乗り心地の向上を目指した車体振動を低減するシステムの開発など、実用的な技術開発についても実施していきます。私どもは、鉄道利用の増進に関連する研究開発を通じて、鉄道会社が取組み増進施策を支援していきたいと考えています。[RRR]

文献

- 1) 武藤雅威：退職したシニア世代の鉄道利用状況調査，鉄道総研報告，Vol.28, No.11, pp.49-52, 2014
- 2) 武藤雅威：地方鉄道の経営分析から探る技術的課題，鉄道総研報告，Vol.25, No.12, pp.47-50, 2011