

1. 目的

2020年は新型コロナウイルスの世界的な流行に伴い、人々への外出自粛要請により交通機関を利用した外出が大幅に減少した。これに伴って公共交通を運営する各社は大打撃を受けたが、新しい生活スタイルの確立とともに交通網の再構築を目指す企業も存在する。今回は鉄道を中心に交通に事例の収集を行い、報告を行う。

2. 調査方法

新聞に掲載された記事や鉄道交通企業各社の対応から、現在発生している問題と対応を要素として収集し、そこから考察を行った。

3. 新型コロナウイルスと鉄道

2020年は新型コロナウイルスの流行に伴い、緊急事態宣言の発令などに伴って外出の抑制が図られたため、旅客の輸送を事業の中心とした鉄道会社は大幅な減収となった。利用客の減少に伴って各社は需要に合わせた臨時の減便を行っているものの、2021年春に行われる各社のダイヤ改正に伴って正式な減便が行われる事となっている。

4. 今後の公共交通像

コロナウイルス流行に伴う外出自粛という特殊なケースによって利用客が減少したものの、近い将来に鉄道会社が直面するはずであった利用客減少の問題が急速にやってきたのではないかと考えられる。

日本全体において人口増加がピークに達し、今後減少していくと見られるこ

とがほぼ確実な中で、以前から持続できる公共交通のあり方を模索していた企業とそうでない企業の差が現れたのが今回のコロナ禍である。

5. 具体的な取り組み事例

企業間連携や情報技術を利用した代表的な交通系サービスとして挙げられるのは MaaS である。モビリティ・アズ・ア・サービスが正式名称であり、運営主体や交通システムの垣根を越えて運賃の決済や時刻の検索などを実現することで旅客のスムーズな移動に貢献するサービスである。

このシステムは2016年よりフィンランドで始まり、日本にもこの数年で注目され、伊豆地域の観光用 Maas「Izuko」は東急主導で西武などの競合他社が手を組む形となっている。

日本の鉄道は私企業に委ねられている範囲が大きく、今までは各企業の壁を越えて協力体制を築くことが少なかったため、広域サービスの提供という面では諸外国に遅れている状況である。今後の公共交通は従来の利害関係を越えて連携、そしてICカードやMaaSなどを利用した情報技術と旅客サービスの組み合わせが重要であると言える。

6. 結論

鉄道各社は新型コロナウイルスパンデミックによる乗客減少によって鉄道各社は打撃を受けたが、ここで立ち止まらずに未来の交通像を形作るためにさらなる積極的な利便性向上が必要であると言える。