

# コロナと新幹線・新幹線通勤

## ～JR東海、JR東日本の輸送実績をみる～

新型コロナウイルスによる鉄道各社への影響が著しい。コロナを要因とした大都市圏の人口移動も相まって、新幹線輸送実績の今後の推移が注目されている。



### 1. 旅客数・旅客収入への影響

コロナ発生前後の輸送実績を、JR東海とJR東日本の有価証券報告書、四半期報告書から、平成30年度以降、四半期毎に新幹線の旅客数、旅客運輸収入等を割り出す。結果は下表の通りとなった。端数処理の関係で合計は一致しないことがある。また各Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ期の数字は各四半期報告書数字の表上の差し引きによる。

新型コロナウイルスの感染状況は、厚生労働省オープンデータによる新規感染者推移によれば、概略第1波が令和2年第1四半期、第2波が同第2四半期、第3波が同第4半期。第4波は令和3年度第1四半期、そして第5波の同第2四半期を経て小康状態を保っている。現状は、第6波の発生が心配されるなど、今後の推移が注目されている。

JR東海の新幹線旅客数・旅客運輸収入とも、元年度Ⅳ期から減少が見られ、令和2年度Ⅰ期に未曾有の落ち込みを示した。その後コロナ感染者数の推移とともに増減しながら、直近では回復傾向をみせているが、JR東海金子社長は「ビジネス出張は感染防止に慎重な企業がある」（10月28日日本経済新聞）と出張利用の手控え傾向により旅客数・旅客運輸収入の回復が予想を下回っていることを明かしている。

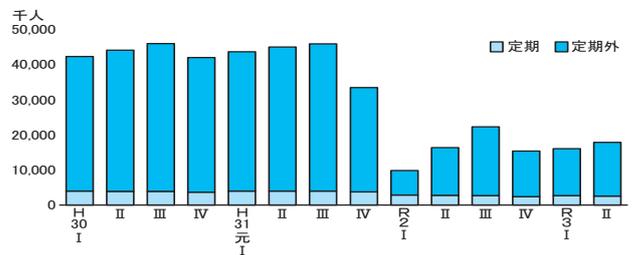
JR東日本は、旅客数を線幹線・在来線別に発表していないため、旅客運輸収入の推移のみとなるが、同様の推移を辿っている。

### 2. 今後の鉄道需要の行く先は

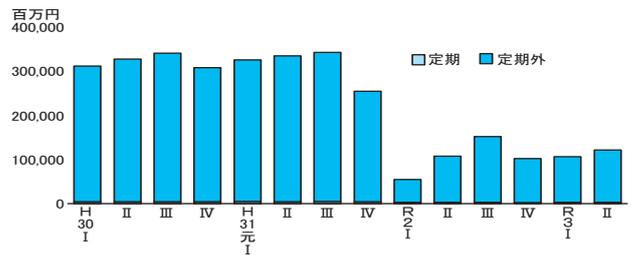
右グラフ1および2をみると、旅客数の回復に旅客運輸収入が伴って伸びていない印象を受ける。

下表で、発表されている②旅客輸送人キロ（人キロは旅

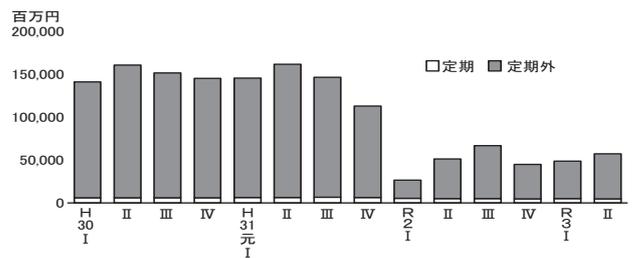
グラフ1 新幹線旅客数の推移 JR東海



グラフ2 旅客運輸収入の推移 JR東海



グラフ3 旅客運輸収入の推移 JR東日本



新幹線の輸送実績（JR東海・JR東日本）

期（四半期）		H30 I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	H31/元 I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	R2 I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	R3 I	Ⅱ	
JR東海	旅客数 (千人)	定期	3,911	3,889	3,893	3,634	3,937	3,954	3,979	3,699	2,804	2,733	2,640	2,342	2,674	2,531
		定期外	38,338	40,179	41,987	38,340	39,666	40,999	41,841	29,684	6,966	13,556	19,567	13,001	13,317	15,249
	① 計	42,249	44,069	45,879	41,973	43,603	44,953	45,821	33,382	9,771	16,289	22,206	15,344	15,991	17,780	
	旅客輸送人キロ (百万人キロ) ②	定期	13,577	14,324	14,833	13,543	14,136	14,570	14,848	10,455	2,400	4,635	6,762	4,402	4,476	5,210
		定期外	4,642	4,561	4,610	4,371	4,684	4,633	4,755	4,375	3,261	3,063	3,062	2,713	3,094	2,844
	計	312,486	328,224	342,092	309,044	326,557	335,636	343,900	255,277	54,797	107,780	152,241	102,539	106,730	121,739	
②/① (キロ/人)	321.4	325.0	323.3	322.7	324.2	324.1	324.0	313.2	245.6	284.5	304.5	286.9	279.9	293.0		
JR東日本	旅客輸送人キロ (百万人キロ)	定期	5,629	6,386	6,067	5,661	5,788	6,357	5,856	4,524	1,138	2,088	2,857	1,868	1,987	2,314
		定期外	6,277	6,195	6,144	6,040	6,321	6,334	6,629	6,559	5,583	5,296	5,216	4,834	5,213	4,949
	計	140,740	160,307	151,170	144,948	145,227	161,353	146,271	112,732	26,688	51,200	66,750	44,991	48,602	57,124	
	旅客運輸収入 (百万円)	定期	6,277	6,195	6,144	6,040	6,321	6,334	6,629	6,559	5,583	5,296	5,216	4,834	5,213	4,949
定期外	134,463	154,111	145,027	138,907	138,905	155,020	139,641	106,173	21,104	45,904	61,534	40,157	43,388	52,175		
計	140,740	160,307	151,170	144,948	145,227	161,353	146,271	112,732	26,688	51,200	66,750	44,991	48,602	57,124		

JR東海・JR東日本 有価証券報告書・四半期報告書より作成（両社HP）

客一人が1キロ移動すると1人キロで客数と移動距離の積数)を①旅客数で割ると、キロ/人値が得られる。旅客一人の平均移動距離となるが、コロナ前320キロ/人であったのが、令和2年I期には245キロ/人まで落ち、その後徐々に回復してきているが直近でも293キロ/人。感覚とすると、これまで東京駅から豊橋駅の先三河安城駅の手前くらいだったのが、いまはちょうど豊橋駅までくらい。わずかな違いのようでもあるが、行楽や出張の手控えにより長距離乗車減少、旅客運輸収入に影響を及ぼしていることが判る。今後、これらの回復がキロ/人値を伸ばし旅客運輸収入の回復をもたらすことになる。

### 3. 鉄道事業者にとっての「新幹線通勤」

両社の有価証券報告書を見ると、改めてJR東海の経営効率の良さが判る。JR東海の新幹線営業キロは552.6キロ、JR東日本の新幹線同は1,942.2キロ。旅客運輸収入計はコロナ前の平成30年度I期でJR東海312,486百万円に対し、JR東日本140,740百万円、JR東海は日本の大動脈東海道新幹線を抑えている故の強みが見られるのであるが、これが直近の令和3年度第II期は121,739百万円と半分以下の水準で喘いでいる。

JR東海の旅客数が著しく落ち込んだ令和2年度第I期では、JR東海の定期旅客はこれまで10%未満で推移していたのが一気に30%近い水準に高まった。その後定期旅客数はリモートワークの普及などから漸減傾向にあるが、定期旅客シェアは10%前半から中頃で推移している。いわば、定期旅客が全体を下支えしているともいえる。ところが旅客運賃収入における定期シェアは、いちばん高まった令和2年度I期で6.0%、その後は2%台で推移している。コロナ前は1.4%から1.5%程度であった。定期シェアの高まりが、先のキロ/人値を下げているといえないこともない。定期乗車はせいぜい100キロ程度と考えられるからである。

### 4. 当地域にとっての「新幹線通勤」

当地域で期待が高まっている新幹線通勤であるが、JR東海・東日本をみると、JR東日本は通常でも旅客運輸収入における定期収入比率は通常で4.5%前後、東北・上越新幹線方面に新幹線通勤対応の列車を走らせているのに対し、JR東海は通常1%台前半くらいで新幹線通勤への積極的な取り組みは期待できないのでは、と考えられる。

それというのも、リニア新幹線が大都市間を最短で繋ぐということから、各駅停車は1時間に1本とされており、利用者には使い勝手が良いと言いが難い。1本逃すと次は1時間後、というのは都会の人にとってだろうか。

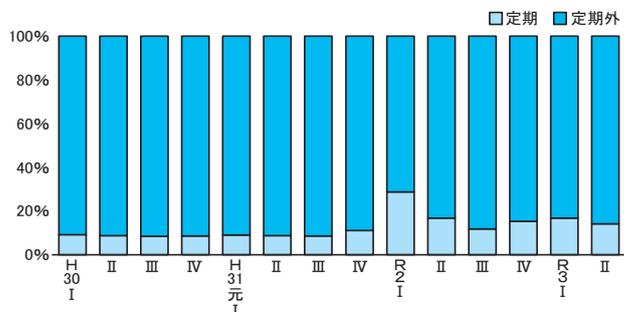
また、品川駅から長野県駅まで実キロ179km、北陸新幹線の上田駅とほぼ同じ感覚になる。前号(2021/9、No.510)で見た通り、県下各市の社会増減をみると、佐久市は全般に社会増となっているのに対し上田市はそうっていない。

加えて、料金問題がある。当リニア対策室が試算(平成27年)したリニア新幹線の品川～長野県駅間の営業キロは226km、北陸新幹線長野駅とほぼ同じとなる。乗車料金の算定基礎であり、現在の東京～長野駅の料金感覚(のぞみ料金にプラス分を更に考慮する必要あり)となるだろう。

当対策室試算の際は、JR東海管内で営業キロがほぼ同じの東海道新幹線掛川駅での通勤定期料金を掲げたが、これだけの通勤定期券代を負担できる個人・企業がどれだけあるかということになるだろう。

新幹線通勤をこの地で広く実現させるにはこの料金問題を地域で取り組む必要があるのではないかと。

グラフ4 新幹線旅客数 定期・定期外の構成 JR東海



#### <参考> 新幹線通勤の料金目処

図表Ⅲ-1-13

#### 新幹線料金および定期券代

駅名	営業キロ	片道乗車券代 (特急料金含む)	通勤定期券 (1カ月)	通学定期券 (1カ月)
佐久平駅	164km	6,340円	132,830円	94,360円
上田駅	189km	6,670円	144,310円	100,310円
リニア長野県駅 (推定値)	実キロ 179km ①営業キロ 226km	②約7,500円	③172千円以上	④119千円以上

リニア対策室調べ

注① リニア品川駅～長野県駅間の営業キロ数は示されていないため、

品川・名古屋間 実キロ 285km、営業キロ359km

品川・長野県間 実キロ 179km から、

品川・長野県間営業キロ=179km×359km÷285km=226km

注② リニア料金は品川・名古屋間のぞみ料金にプラス700円との料金目処が示されているため、

11,090円(乗車券・特急券計)+700円=11,790円

11,790円×226km÷359km=7,500円 (①、②:鉄道ジャーナリスト梅原 淳氏のご教示による)

注③④ JR東海の定期券料金計算方式が示されていないため、参考に東海道新幹線の東京～掛川間(営業キロ229km)の料金を示したが、リニア新幹線は東海道新幹線料金に割り増しになるのをこれを上回る。

(飯田信用金庫「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」(平成28年3月)131頁)

(飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平)