

2021年度 公立大学法人北九州市立大学特別研究推進費 実績報告書

2022年4月28日

北九州市立大学長 様

(所属・職名) 地域戦略研究所・准教授
(氏名) 小林敏樹

2021年度に交付を受けた公立大学法人北九州市立大学特別研究推進費に係る研究実績について、次の通り報告します。

研究課題名	With/Post コロナ時代の鉄道の維持と沿線の価値向上に関する研究					
	合計	使用内訳 (単位:円)				
交付決定額	557236	備品費	消耗品費	報酬	その他	旅費交通費
執行額	546286	0	384226	0	39336	122724
執行残額	0	0	0	0	0	10950
共同研究者	所属・職名		氏名		役割分担等	

研究分野：都市計画・まちづくり

キーワード：鉄道沿線の価値向上、公共交通の維持

研究成果の概要（和文）

本研究では、まず新型コロナウイルスの感染拡大およびその影響の長期化により、鉄道会社の運賃収入、輸送人員ともに大きく減少していることがわかった。それにより黒字経営であった大手の鉄道会社であっても赤字となるなど、新型コロナウイルスの鉄道会社への影響は大きいことが分かった。そうした中、各鉄道会社は収益を確保すべく、利用者の増加を狙ったさまざまなイベント等の取り組みが実施されている。また、中長期的な視点から沿線の価値向上を狙った沿線のエリアマネジメントの取り組みの実施や、沿線自治体や沿線の企業などと連携したさまざまな取り組み、沿線自治体における鉄道等の公共交通を重視した立地適正化計画などのまちづくりの取り組みが見られるなど、鉄道の維持、沿線の価値向上を目的とした地域一丸となつての多様な動きを確認することができた。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究はコロナ禍の鉄道の新たな取り組みに着目した研究であるため新規性があると同時に、終息時期が見通せないコロナ禍において時宜を得た研究であると考えられる。本研究は、

コロナ禍における全国の鉄道の維持、沿線の価値向上の実態を明らかにするだけでなく、北九州都市圏における JR 各線、モノレール、ローカル線の維持および沿線の価値向上に向けて一助になることが期待できる。地域への具体的な還元策としては、明らかとなった With/Post コロナ時代における利用促進策の一部について、私のゼミでお世話になっている北九州モノレール、平成筑豊鉄道、JR 九州などと連携し、実験的な取り組みを行う今後実施予定である。また、その実施に当たっては、ゼミの学生が主体的、積極的にかかわる機会を設けていきたいと考えている。

1. 研究の背景

2000 年からの新型コロナウイルスの感染拡大により、外出の抑制や、外出する際にも 3 密を避け、移動手段として自家用車を使用するケースが増えている。その結果、鉄道などの公共交通機関の利用者の減少は著しい。公共交通機関の事業者は運行本数の減少などの対応を図っているが路線の維持は厳しい状況にある。特に地方の鉄道路線は、コロナ禍が今後も続く路線の維持だけでなく、会社の経営も困難となることも推測される。

公共交通機関については、中長期的な視点でみると、超高齢社会への対応、コンパクトシティや持続可能な社会の構築が必要であり、その過程においては既存の公共交通の役割は大きく、今回のコロナ禍以降においても存続させていく必要があるため、今回のコロナ禍を乗り越えていかなければならない。

公共交通機関の利用者の減少は近年（コロナウイルス感染拡大以前から）、大都市、地方都市問わず多くの路線で横ばいあるいは減少傾向にあった。そのため、公共交通機関の事業者は利用促進を図るため積極的に様々な取り組みを行ってきた。しかし、今回のコロナ禍においては、利用促進策は、3 密や外出を促進させることにもつながるため、これまで行ってきた取り組みを自粛しているケースも多い。また、今後もしばらく続くことが予測されるコロナ禍においてこういった取り組みを行っていくべきか模索しているケースや、中長期的に見た場合、今後の路線の維持、価値向上の取り組み方策として何を行っていけばよいか改めて検討しているケースも見られる。

2. 研究の目的

全国の鉄道事業者の路線の利用状況、維持、利用促進に関する取り組み状況を把握し、中長期先（after コロナ）を見据えて沿線のエリアマネジメント、まちづくりの取り組みとしてこういったものを検討しているかを把握、分析する。それにより、今後の鉄道の維持、沿線価値の向上に向けた動向、方向性について明らかにする

3. 研究の方法

本研究では、鉄道に着目し、まず、鉄道会社の団体、国の報告書などをもとに、コロナ禍（with コロナ）における全国の鉄道事業者の路線の利用状況、鉄道会社の収支等を把握

する。そして、鉄道会社のホームページ（プレスリリース、事業計画等）および各種文献資料から、維持、利用促進、沿線の価値向上に関する取り組み状況を把握する。なかでも、コロナ禍における新たな取り組みの実態、また中長期先（after コロナ）を見据えた沿線のエリアマネジメント、まちづくりの取り組みについての検討状況を把握、分析する。それにより、今後の鉄道の維持、沿線価値の向上に向けた動向、方向性について明らかにする。

さらに、沿線自治体のホームページなどから、沿線自治体における路線の維持、価値向上施策の実態や沿線上の複数の自治体が連携して策定している立地適正化計画などの持続可能な都市・地域、コンパクトシティの形成を見据えた沿線の価値向上施策についても実態を明らかにする。特徴的な取り組み、先進的な取り組みを行っている鉄道については、現地調査、沿線自治体の担当者へのインタビュー調査などを実施する。

4. 研究成果

まず新型コロナウイルスの感染拡大およびその影響の長期化により、2000年度の鉄道会社の運賃収入、輸送人員は前年比から大きく減少していることがわかった。輸送人員の減少率については、30～40%減の鉄道会社が多く、その傾向は大手、中小の私鉄問わず鉄道会社全体の傾向として見られた。輸送人員の減少理由として大きく効いているものとして、定期券利用の減少がある。企業のテレワークや在宅勤務の推進、教育機関における休校、オンライン授業の実施等がその背景として考えられる。また、2000年度については緊急事態宣言の発出なども頻繁に行われたため、旅行等の自粛も大きく影響し、観光での鉄道利用も大きく減少したため、輸送人員の減少につながった。それにより黒字経営であった大手の鉄道会社であっても赤字となるなど、新型コロナウイルスの鉄道会社への影響は大きいことが分かった。

そうした中、各鉄道会社は収益を確保すべく、利用者の増加を狙ったさまざまなイベント等の取り組みが実施されている。2000年度前半は、新型コロナウイルスの感染拡大、緊急事態宣言の発出、学校の一斉休校等もあり、鉄道利用の促進や利用者の増加を目的とした取り組みはあまり見られず、取り組みの多くは、感染症対策の拡充やその周知、マナー向上の普及啓発等であった。少数ではあるが、イベントの実施も見られた。イベントの内容はオンラインを活用したものがほとんどであった。また、在宅時間が長くなることに伴い、自宅で気軽に楽しめる塗り絵やイラストの素材を提供するような動きも見られた。2000年度後半以降は、徐々に利用者増を狙った小規模なイベント等が行われるようになった。実施されているイベント等の詳細をみると、新型コロナウイルス感染拡大以前に行われていたイベント等も徐々に再開されつつあったが、以前とは異なり、3密などを意識した取り組みとなっている傾向がある。例えば、イベント自体の規模を小さくしたケース、スタンプラリーの場合は、スタンプの接触を軽減するため、デジタルスタンプラリーに変更したケース、沿線を紹介した冊子等の配布については、紙媒体だけでなく、デジタルバ

ージョンを配信するケース等も見られた。また、イベント自体をオンラインと対面のハイブリッドで行い、密を避けつつ、利用者増を狙った取り組みも見られた。そのほか、沿線のまちあるきイベント（屋外、3密回避）の実施やアート、芸術分野のイベント（集客層の拡大、実施期間の長期化による密の回避）など、これまであまり取り組みがなかった領域での工夫されたイベントの実施もコロナ禍の特徴といえる。

上記のような短期的であったり、単発の取り組みだけでなく、中長期的な視点から沿線の価値向上を狙った沿線のエリアマネジメントの取り組みの実施や、沿線自治体や沿線の企業などと連携したさまざまな取り組み、沿線自治体における鉄道等の公共交通を重視した立地適正化計画などのまちづくりの取り組みも見られた。

エリアマネジメントの取り組みでは、大手の鉄道会社のほとんどが計画し、実践を進めている状況が把握できた。特定の駅周辺のエリアマネジメントを進めるケース（JR 東日本など）や沿線の企業、自治体、大学、病院などの多様なステークホルダーと連携し、沿線全体のエリアマネジメントを進める動きも見られた（阪神電鉄、京浜急行など）。沿線全体でのエリアマネジメントの動きは今後他の大手鉄道会社でも進むものと予想されるだけでなく、中小の鉄道会社においても実施可能な施策と考えられる。

自治体においては、超高齢社会への対応、コンパクトシティや持続可能な社会の構築が必要であり、その過程においては既存の公共交通の役割は大きい。そういった地域を構築していく手段として全国の自治体で積極的に取り組みが行われている政策として、立地適正化計画がある。立地適正化計画は、2021年12月末時点で、405都市で計画が策定されている。計画の多くが都市機能誘導区域、居住誘導区域を設け、積極的にコンパクトな都市の構築を目指しており、その中で鉄道等の公共交通機関が都市の軸としての役割を果たしており、多くの都市において、鉄道駅を中心とした都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定し、車がなくても生活できる持続可能な都市を標榜していることがわかった。ただし、立地適正化計画のほとんどは、単一の自治体内を対象エリアとしており、周辺の自治体との調整、連携の動きは見られない。そうした中、兵庫県の中播磨圏域では、姫路市、たつの市、太子町、福崎町、山陽電気鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）、神姫バス（株）が連携して広域での立地適正化の方針を作成し、圏域全体での公共交通を軸としたまちづくりを推進していることがわかった。また、姫路市においては、姫路駅周辺を歩行者と公共交通のみのウォークアブルな空間へと整備を進めていること、また、姫路市独自に市内の鉄道駅周辺整備プログラムを進めており、各駅のバリアフリー化、駐輪場や駅前広場の整備など、公共交通の充実に向けて、鉄道会社だけでなく、自治体自らさまざまな取り組みを進めている先進的な事例といえる。

以上のように、鉄道の維持、沿線の価値向上を目的とした地域一丸となった多様な動きを確認することができた。しかし、最近では JR 各社が路線ごとの収支を明らかにし、廃止も含めた議論を始めるケースも出てきているなど、鉄道を取り巻く状況は一段と厳しさを増している実態もある。そのため、本テーマについての研究を進め、鉄道会社、鉄道路

線が維持でき、さらには活性化するような普遍的な方策についての検討を積極的に進めていきたい。