

魅力ある鉄道を目指して

- 乗継円滑化措置の取組み -

東京急行電鉄株式会社

常務取締役鉄道事業本部長

八方 隆邦

営業距離

8路線 100.1km

年間輸送人員

9億8500万人
(269万人/日)

年間営業収益

1,353億円

従業員数

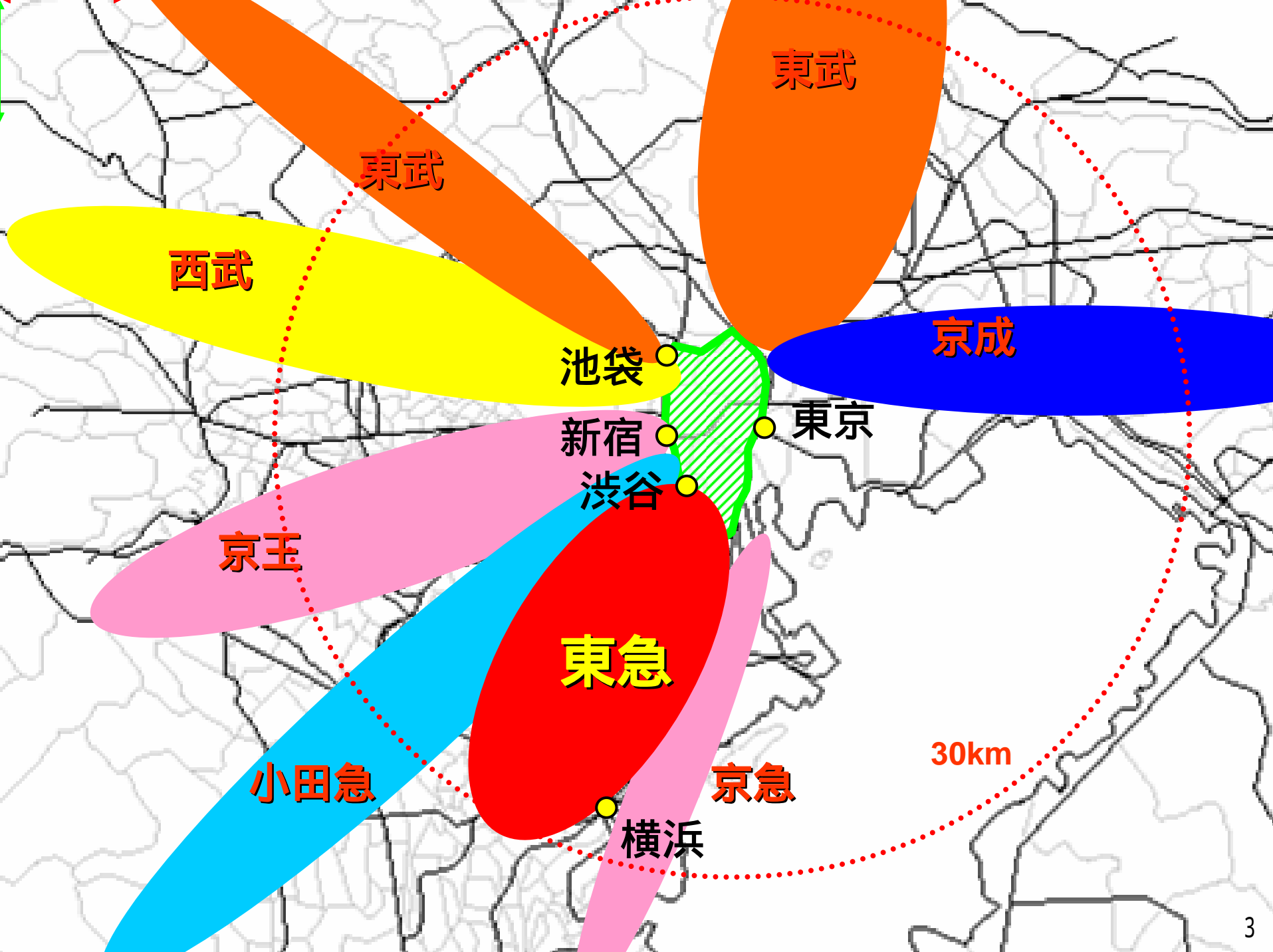
3,744人

東急線の概要



(2003年度実績)

交通結節点での円滑な乗継に向けて < 相互直通運転の事例 >



東急の相互直通路線

- 日比谷線
- 半蔵門線
- 東武伊勢崎線
- 南北線
- 三田線
- 埼玉高速線
- みなとみらい線
- 13号線



東横線とみなとみらい線の相互直通運転

東横線

地下化

東白楽～横浜

廃止

横浜～桜木町



みなとみらい線

4.1 km

東横線とみなとみらい線の相互直通運転

横浜駅 平面図



13号線と東横線の相互直通運転

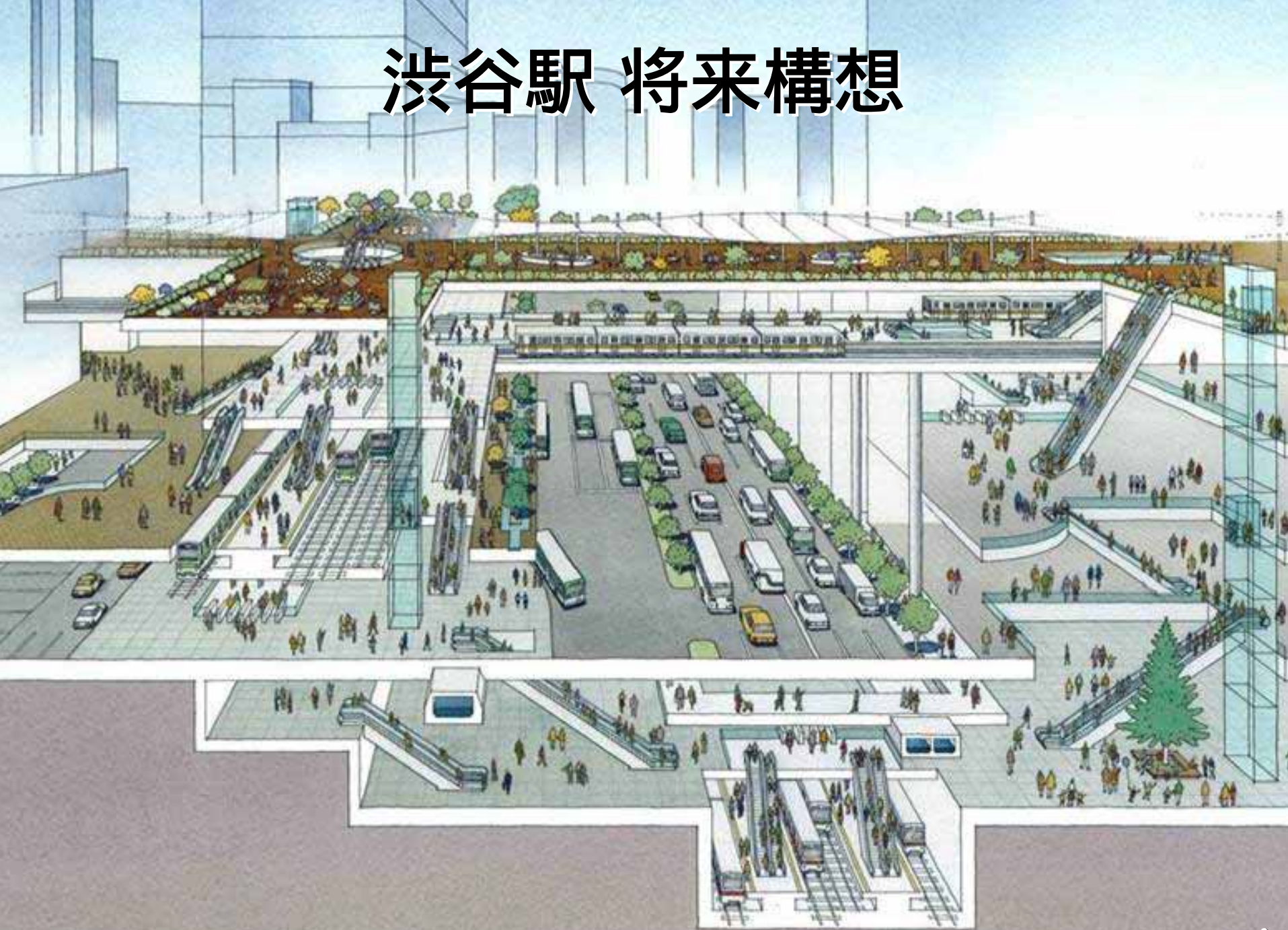


13号線と東横線の相互直通運転

渋谷駅付近 平面図



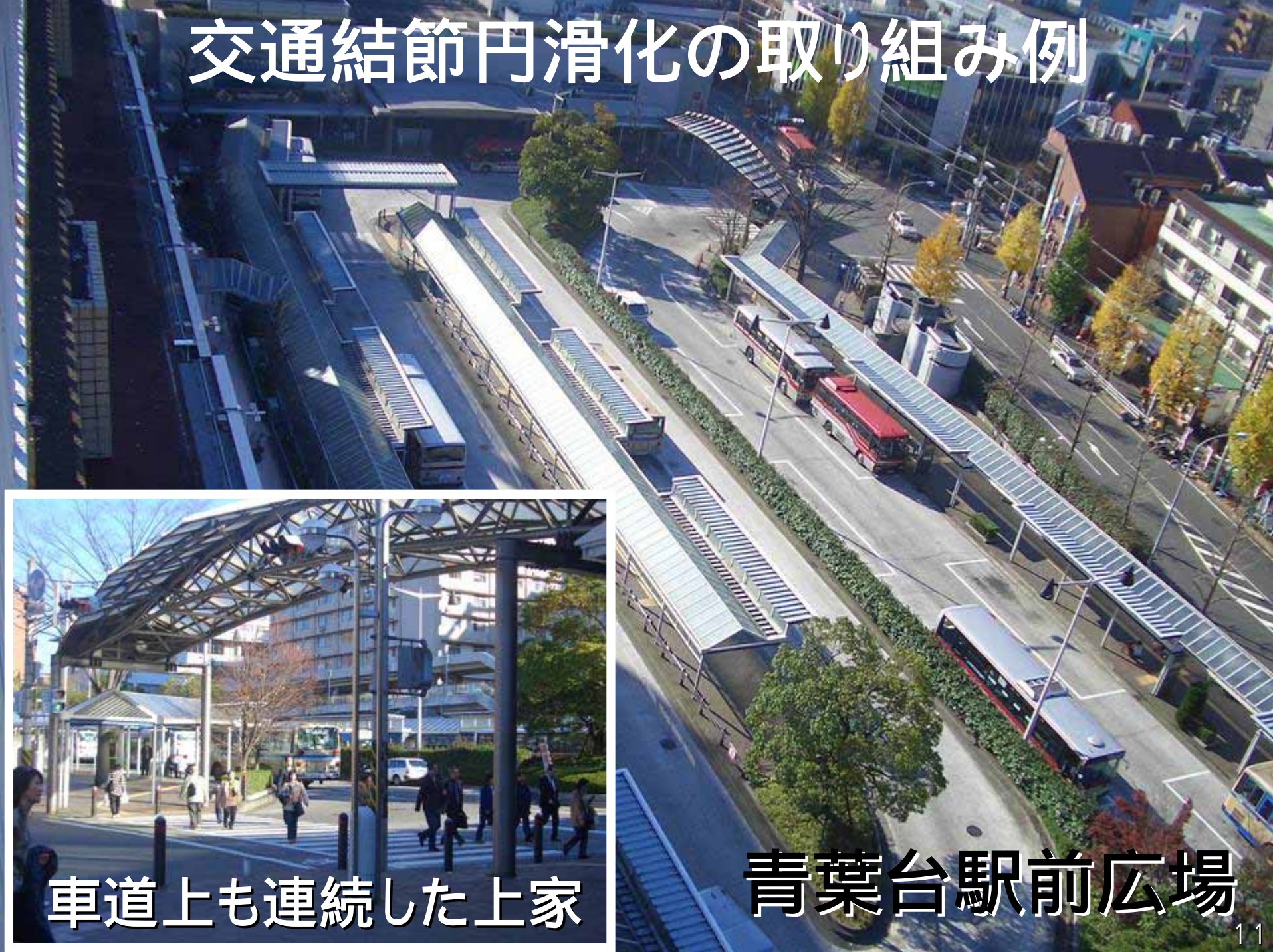
渋谷駅 将来構想



交通結節点での円滑な乗継を図るための取り組み



交通結節円滑化の取り組み例



車道上も連続した上家

青葉台駅前広場

交通結節円滑化の取り組み例



バス発車案内システム

行き先	方面	時刻
2 寺家町循環(榑志田団地)	方面(08:10)	08:20 10:30
3 両堤循環	方面(08:10)	08:10 08:30
4 日体大	方面(08:10)	08:12 08:18
5 桐蔭学園	方面(08:10)	08:10 08:30
6 市ヶ尾駅(桐蔭学園)	方面(08:10)	08:10 08:30

バス発車案内システム

バス発車案内システム

1 10-13

2-6 7-9

バス発車案内システム

交通結節円滑化の取り組み例



交通結節円滑化の取り組み例

改札正面のタクシー・自家用車乗り場



交通結節円滑化の取り組み例^学



交通結節円滑化の取り組み例

バリアフリー化の推進

エレベーター

スロープ

88%整備済み(2004年11月現在)

2010年度全駅バリアフリー化完了予定

交通結節円滑化の取り組み例

- 列車情報案内装置

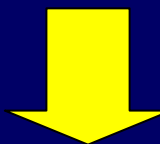


交通結節円滑化の取り組み例

列車情報案内装置(通常表示)



運行異常発生時の表示



交通結節円滑化の取り組み例

乗り継ぎ割り引き



は割引運賃です。当駅で必ずお求めください。

乗継割引運賃のご案内

長津田駅のりかえ成瀬駅、十日市場駅へご利用の場合は運賃が割引となります。

おとな **230** 円

2004.12.-8 (東京急行)
東白楽から 相鉄線
横浜 ▶ **140** 円
小児 70円
割引 230円
小児 120円
発売当日限り有効 下申前途無効
見本 4188 09:03

交通結節円滑化の取り組み例

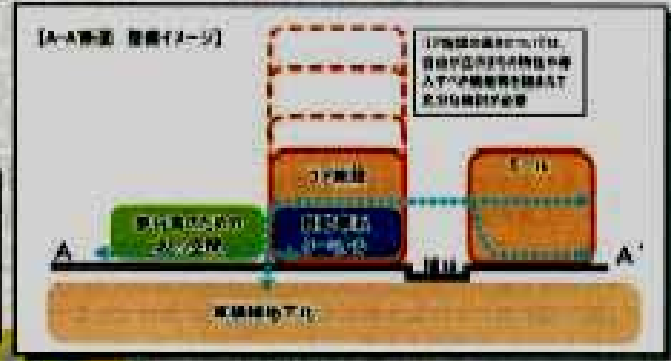
ICカード相互利用
2006年度実施予定



どのICカード乗車券でも
関東圏の鉄道・バスが
乗り降り可能に！



交通結節円滑化の取り組み例



街づくりを目指す団体への参加、協力

- ・自由が丘: TMO「ジェイスピリット」
- ・渋谷: NPO「渋谷駅周辺地区まちづくり協議会」



自由が丘周辺の再生整備構想案

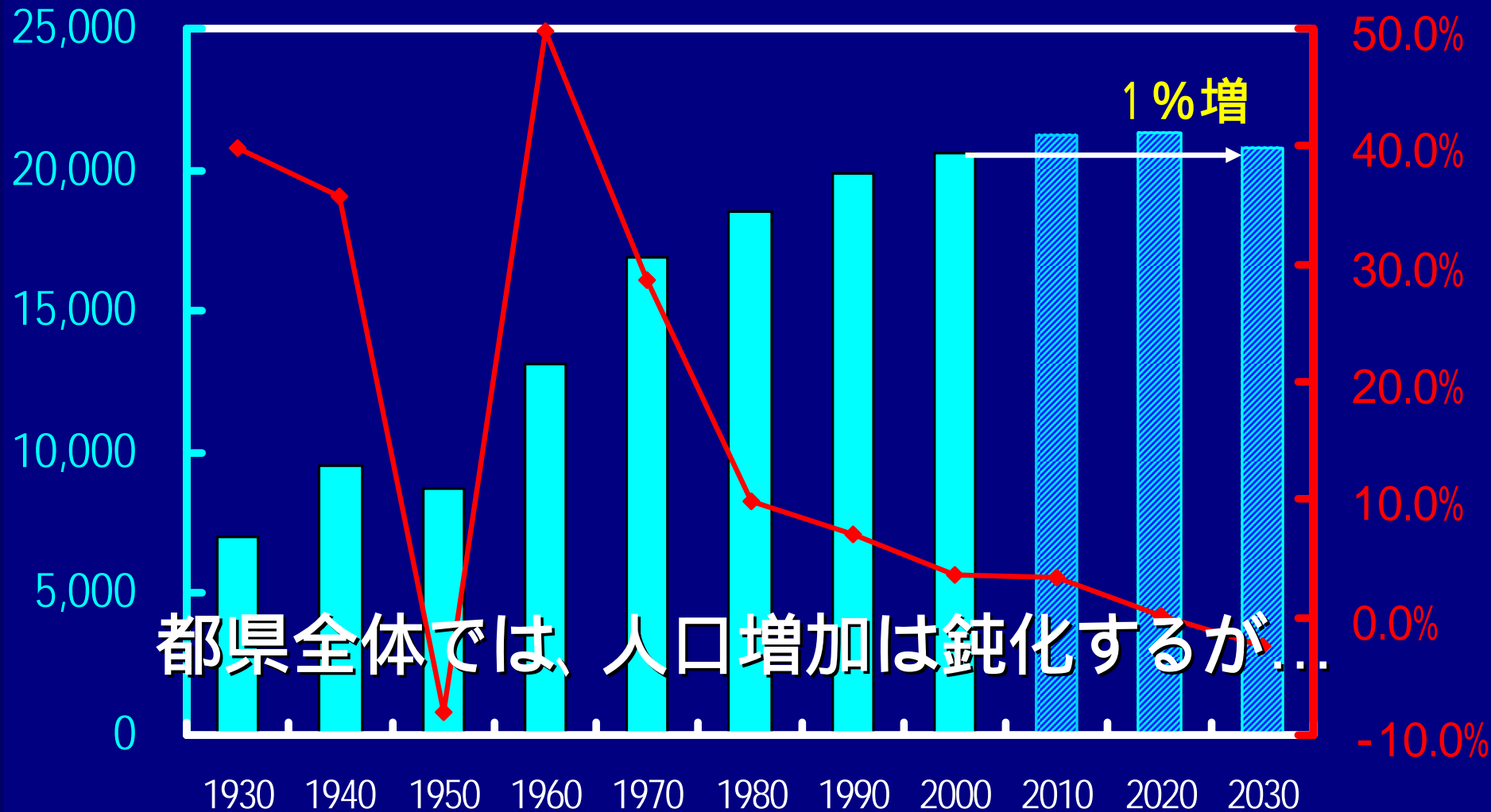
地域公共交通の維持・改善と
交通結節点整備を進めるために

鉄道をめぐる社会情勢の変化

東京都 + 神奈川県的人口推移、予測

(10年間
伸び率)

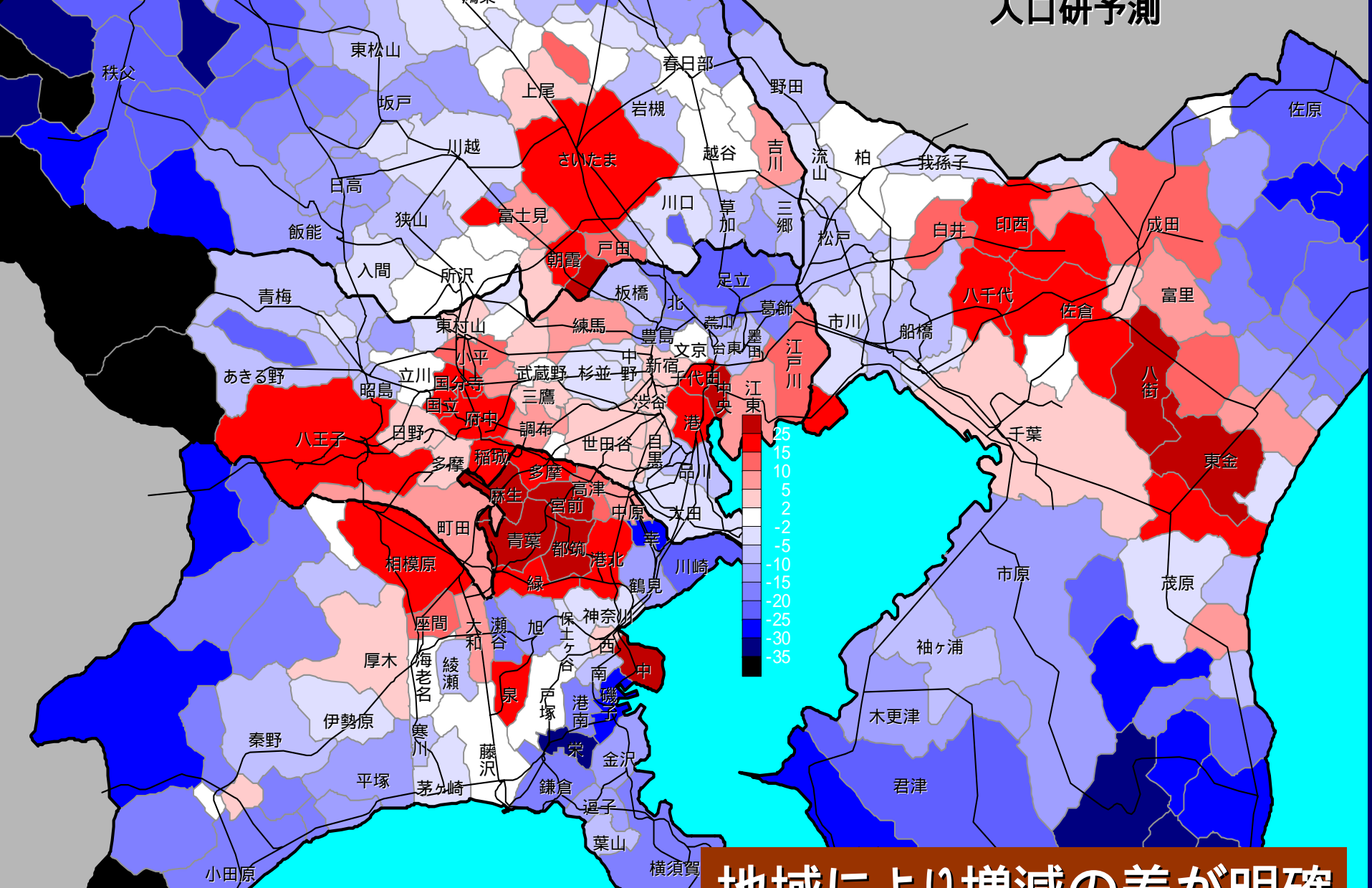
(千人)



都県全体では、人口増加は鈍化するが...

鉄道をめぐる社会情勢の変化

2000 2030年人口伸び
人口研予測



2000 2030人口伸び

地域により増減の差が明確

鉄道をめぐる社会情勢の変化

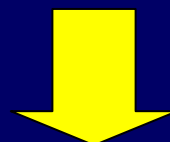
全体としては減少傾向にあるものの、エリアにより差が激しい
人口減少とはいえ、混雑問題は簡単には解消しない

< 混雑率200%の路線 需要10%減少でも180% >

輸送力増強、混雑緩和を考えていくことは必要

沿線間の優勝劣敗傾向が顕著

駅を拠点とした沿線の活性化戦略の展開が課題

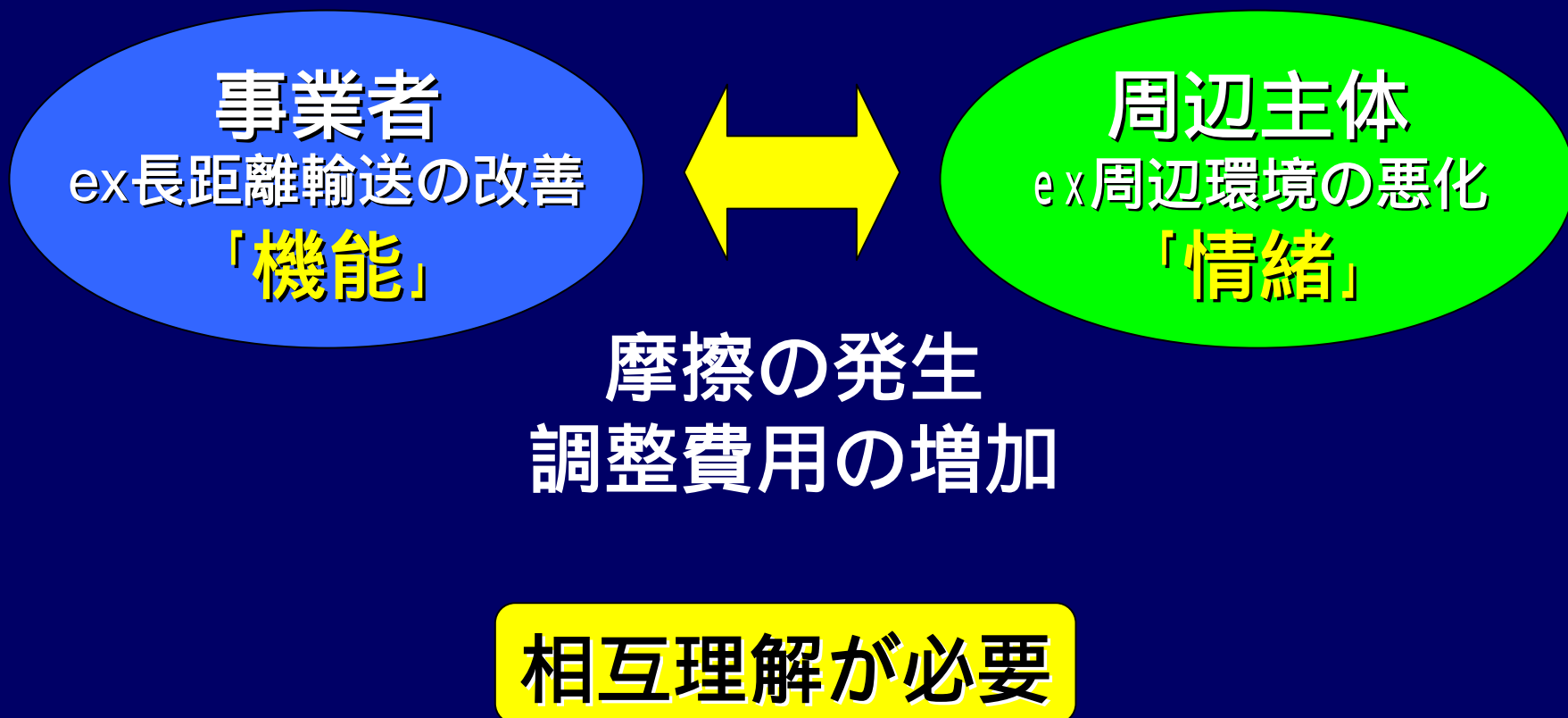


交通結節点としての駅の整備、街と駅との一体的な
発展が求められる

鉄道会社の「自前主義」からの脱却が必要

結節点整備のために望まれること

「機能」と「情緒」間の理解

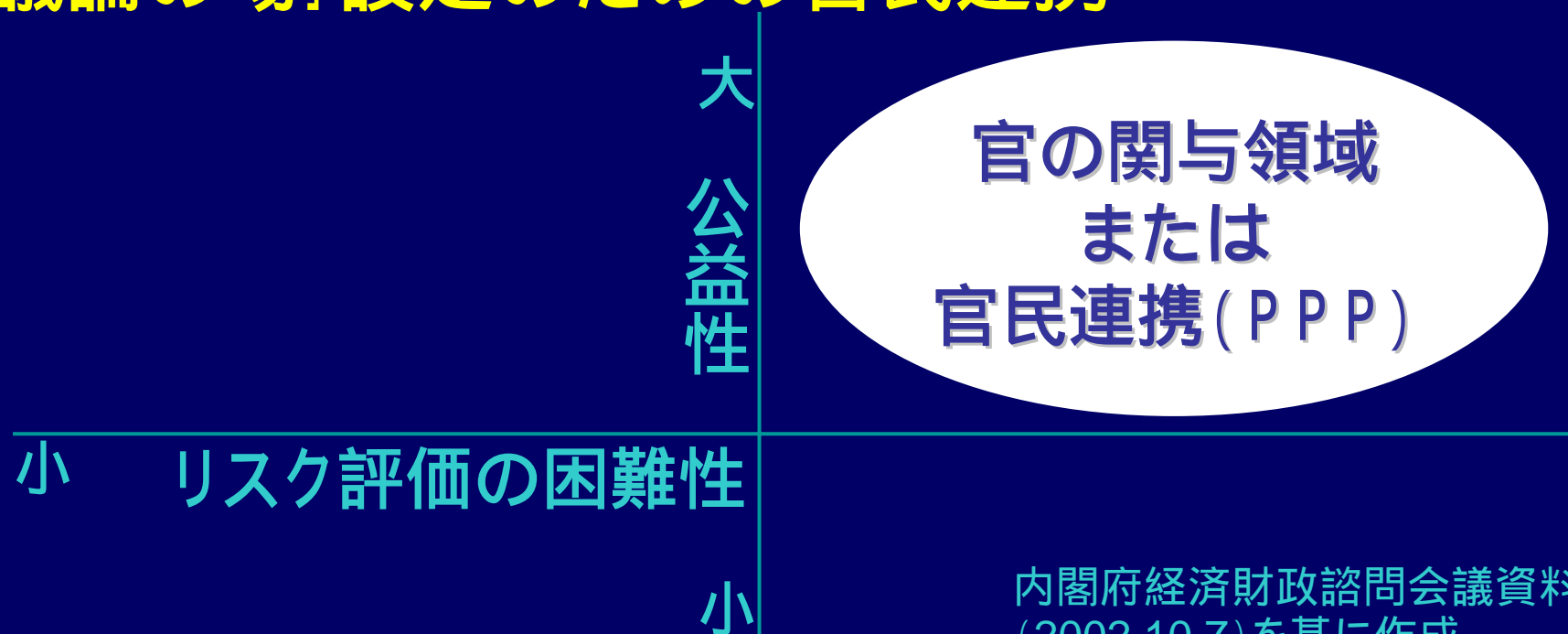


結節点整備のために望まれること

相互理解推進のための「議論の場」の設定

- ・総合的な協議、調整を行える組織
- ・事業者、自治体、利用者、住民による合意形成
- ・整備終了後の維持管理体制の支援

「議論の場」設定のための官民連携



結節点整備のために望まれること

官民連携に期待すること

- ・参加者意識の高揚 責任ある議論の展開
- ・持続的な「議論の場」の運営
- ・自治体と事業者の足並みを整え、事業推進を図る
- ・自治体との個別協議を円滑化



結節点整備のために望まれること

インセンティブの必要性

- ・運賃値上げを前提とした経営
- ・沿線収益を内部化する経営



社会情勢の変化で
モデルが崩壊

厳しい投資の選別

街づくりと一体となった駅整備
(資金回収に長期間を要する投資)

単独実施することが難しくなっている

官民連携に基づく円滑な調整

インセンティブを前提として事業推進を図る