

鉄道 関東

東京急行電鉄株式会社

福田 誠一（鉄道事業本部事業統括部企画課長）

少子高齢化・人口減少時代に向けた地域交通事業者の 取組事例（東急電鉄）

東京急行電鉄株式会社
鉄道事業本部事業統括部企画課
福田 誠一

1. はじめに

弊社東急電鉄では、渋谷を起点として東京西南部に扇状に約 30 km にわたり、8 路線、総延長約 100.1km の鉄軌道を運営しており、東横線、田園都市線という 2 大幹線と都内を縦横に結ぶ目黒線、大井町線、池上線、東急多摩川線、世田谷線（軌道）、郊外の長津田駅でこどもの国駅とを結ぶこどもの国線（第 2 種鉄道事業者）により構成されている。

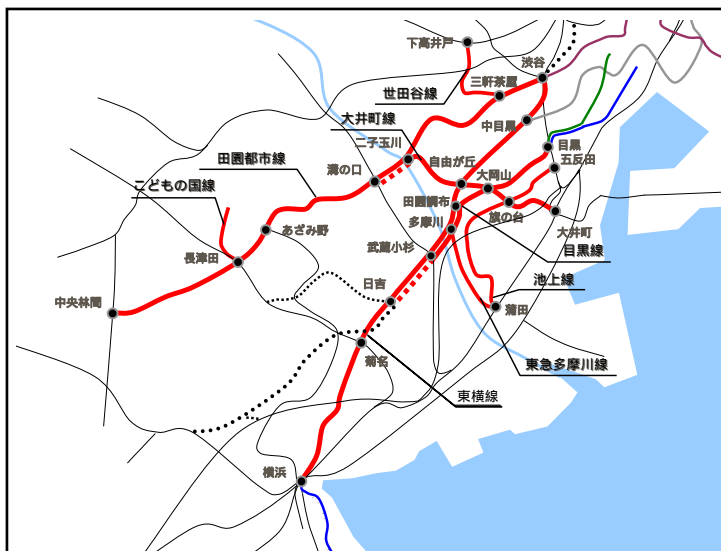


図 1 東急線路線図

その起源は、1923 年の関東大震災のころに、渋谷栄一が急激な近代化に伴う人口増加に対応するべく郊外に新興住宅地（田園調布）を提供し、都心へアクセスする鉄道（現在の目黒線）を敷設したことにさかのぼる。その後、戦後の日本経済の成長に伴い 1953 年に当時の社長五島慶太が「城西南地区開発趣意書」を公表し、計画的なまちづくりと共に都心に高速でアクセスできる鉄道を整備して誕生したのが多摩田園都市と田園都市線である。弊社の路線特性は、これらを背景として、都心のターミナル

と郊外の住宅地を結ぶ典型的な通勤・通学路線となっている。

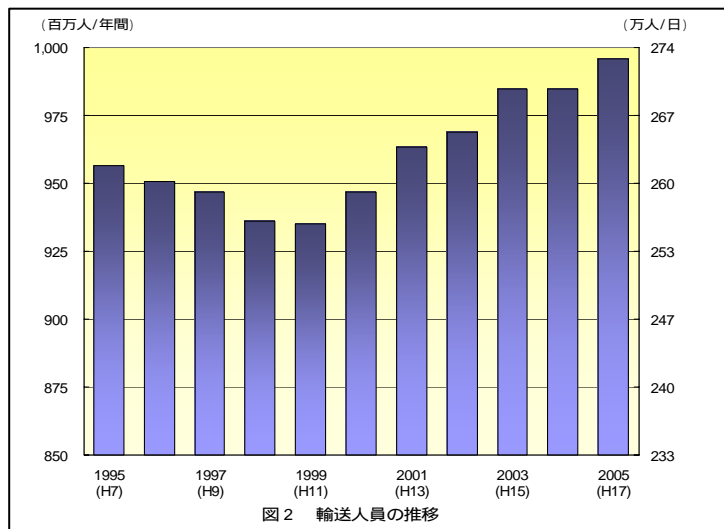
2006 年より日本は人口減少時代に入ったが、首都圏の人口は当面人口増が継続するといわれており、弊社沿線でも 2025 年ころまで増加傾向が続くと推定される。弊社の年間の輸送人員は、9 億 9,566 万人（2005 年度実績）であり、過去 10 年で 3,923 万人（4.1%）増加している。特に田園都市線の朝間の混雑率は依然 194%（2005 年度）と高い状態にあり、混雑緩和への取り組みが急務となっており、現在事業中の東横線・田園都市線 2 路線の複々線化事業を早期に完成し、混雑緩和を果たすことが最優先課題となっている。

また、弊社沿線の老年人口（65 歳以上人口）割合は、首都圏平均に比べて低い傾向にあるが、今後老年人口割合の変化は他の地域と比較し大きく上昇すると考えられる。したがって、今テーマである人口減少の傾向が弊社沿線で顕著になるのは 20 年以上先のこととなるものと想定されるが、一方で高齢者社会への適切な対処が今後重要なテーマとなってくるものと思われる。

以下に、弊社沿線の人口等の動向と弊社の取り組みについて述べる。

2. 東急沿線の動向

弊社の1日あたりの平均利用人員は、図2のとおり、1999年度頃一旦下がったものの、最近では沿線人口の増加や景気回復基調などにより増加基調となっており、2005年度実績は約273万人/日となっている。これに伴い、朝間ラッシュ時間帯の輸送人員も近年増加しており、朝ラッシュ時間帯の混雑率は、田園都市線（渋谷～池尻大橋間）で194%（2005年度）、東横線（中目黒～祐天寺間）で173%（同年度）となっている。



また、弊社の沿線人口（17市区の人口）は、497万人（2005年国勢調査）であり、過去5年間で5.8%伸びている。弊社沿線の人口は、多摩田園都市や港北ニュータウンといった地域の人口増加により今後も増加が継続するものと見られ、ピークは2025年頃になるものと推定される。（国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等に基づく当社予測）

一方、少子化に関しては全線での通学定期の販売枚数は近年減少傾向

にあるが、その減少幅は小さく、また一部の路線では、港北ニュータウン等へのファミリー層の流入によるものと考えられるが、販売枚数は増加傾向にある。しかし、首都圏の出生率は全国的にも低い水準にあり、将来的には少子化の影響による鉄道利用者減少は免れない。

また、高齢化に関しては、弊社沿線では地域差はあるものの全般的には老年人口割合は16.2%（2005年国勢調査）と低水準にとどまっており、現段階で高齢化が課題として顕在化してきてはいない。しかしながら、2030年には24.4%程度まで上昇するとの予測もあり、その変化率は全国的に見てもかなり大きな変化であると推察される。これは、沿線で老年人口が相当の母集団を形成するということであり、高齢者が使いやすい鉄道にしていけないと鉄道は選ばれなくなるということに繋がる。元来、鉄道は自動車などと比べラストワンマイルのサービスに劣るといわれており、現在も郊外部における週末の移動手段としては、自動車を選択している方は多い。今後はP&Rやバスとの連携等交通結節機能の拡充がさらに重要になるものと思われるが、合わせて鉄道そのものが提供するサービスについてもこれまで以上に充実を図っていく必要がある。

3. 鉄道事業の取り組み

(1) 施設面の対応

相互直通運転

弊社がこれまで進めてきた鉄道サービスの中で顕著なものは、相互直通運転化によるシームレスな鉄道ネットワークの構築である。1964年の東横線中目黒駅での東京メトロ日比谷線との相互直通運転に始まり、現在では4駅で5路線（表1）との相互直通運転を実施

しており、2012年には、東横線と東京メトロ副都心線、2019年には東横・目黒線と相模鉄道線との相互直通運転を予定している。鉄道を乗り継ぐ抵抗感は、鉄道利用客にとって大きいものであり、相互直通というシームレスな鉄道運営を行うことによって、横浜のお客様が電車で座るだけで都心や埼玉方面へ繋がっていると実感できることは、高齢化社会においては、鉄道を利用しようというインセンティブに繋がるのではないかと考えられる。

開始時期	接続駅	路線名	相直先路線名
1964 (S39)	中目黒	東横線	日比谷線
1978 (S53)	渋谷	新玉川線 (現: 田園都市線)	半蔵門線
2000 (H12)	目黒	目黒線	南北線、三田線
2004 (H16)	横浜	東横線	みなとみらい線

表 1 当社線の相互直通運転状況

方向別ホーム化

東横線、田園都市線の複々線化事業において、相互直通と共に施設計画で配慮した点として弊社線内乗換駅での方向別ホーム化が上げられる。東横線と日比谷線（中目黒）、東横線と目黒線（日吉～田園調布間の各駅）、大井町線と目黒線（大岡山）、田園都市線と大井町線（二子玉川）の乗換えにおいては、階段を使わずホームの反対側で電車の乗換えができるように大規模改良にあわせて実施したものである。これらによって乗換え時間の短縮と共に上下移動の無い乗換えが可能となっている。なお、大規模改良で地下化した際には駅前広場の整備や鉄道による地域分断の解消、踏切除去等を以って、地域環境の改善に寄与している。



写真 1 方向別ホーム（大岡山駅）



写真 2 田園調布駅の駅前広場（右側は復元した旧駅舎）

バリアフリー化他

弊社では、段差のある駅全てにエレベーター、エスカレーター、スロープなどの整備を進めており、約 94%（92 駅/98 駅 2007 年 3 月現在）の駅に設置している。今後 2010 年までに全ての駅をバリアフリー化する予定であり、下りエスカレーターの充実も図っていく。

また、手すりやベビーベッドを備えた多機能型のトイレを約 75%（世田谷線を除く 66 駅 / 88 駅 2007 年 3 月現在）の駅に導入し、ご高齢の方や小さなお子様連れの方にも利用しやすくしている。

車両においては、全編成に車椅子スペースを設け、2002 年から導入した新型 5000 系車両は、従来車両より床面を下げ、ホームとの段差をより小さくしている。

特に世田谷線では 2001 年に車両床面高さを 30 c m 下げた新型 300 系車両への置き換えやホーム高さの 40cm 嵩上げ、スロープ整備の組み合わせにより、車椅子利用者が介助なしに利用可能なバリアフリー施設とした。他にも 2002 年の IC カード乗車券「せたまる」の導入や 2005 年の世田谷線乗務員全員の「サービス介助士」資格取得など、ハード・ソフトの両面においてバリアフリー化を実現したことが評価され、2006 年にはバリアフリー化推進功労者表彰で、内閣府特命担当大臣賞を受賞した。

（ 2 ） 運行面の対応

鉄道の商品としてお客さまに提供しているのはダイヤである。弊社では朝間ラッシュ時の混雑緩和に向けて積極的に大規模投資を実施してきているが、日中ダイヤの見直しについても取り組んでいる。東横線では 2001 年 3 月に特急を導入するなど優等列車の設定などにより、速達性を向上させることでの利便性向上を図っている。また列車種別の増加に伴い、お客さまにわかりやすくするため、特急については毎時 00 分、15 分、30 分、45 分に渋谷発とし、その後に各駅停車、続いて急行が 05 分、20 分、35 分、50 分発、その後各駅停車にするなどダイヤをパターン化している。一方、田園都市線では、2003 年 3 月にそれまでの日中の急行運転本数を 1 時間あたり 2 本から 4 本へと倍増させ、利便性の向上を図っている。また大井町線、池上線、東急多摩川線、世田谷線についても、2005 年 6 月より日中の列車間隔を 7 分 30 秒から 6 分へと短縮するなど、「行けば乗れる」電車としてご利用いただけるように努力している。

前項でも述べているとおり弊社の路線の特徴としてネットワーク性が高いことがあげられるが、他路線への乗り換えについて最大限考慮したダイヤとするとともに、運用面でも乗務員が接続路線との乗換えがスムーズにできるように努めている。

また、夏休みの需要喚起策としてスタンプラリーを実施しているが、近年ではイベント性を高めてより多くのお客さまに参加していただけるよう、人気キャラクターを用いるなどの工夫をしている。2004 年 2 月に相互直通運転を開始したみなとみらい線は、周辺に観光資源も豊富にあり弊社にはない特徴を持っている。そこで東京メトロや東京都交通局からの直通イベント列車を運行するなど、積極的に魅力度向上を図っている。



左) 図 3 キャラクターを用いたスタンプラリー

右) 図 4 直通イベント列車「みなとみらい号」

(3) ソフト面の対応

高齢化する社会を見据えて、お客さまに安心して鉄道をご利用いただけるよう、2003年4月から弊社の駅係員や乗務員に対して「サービス介助士」の資格取得を推進している。(2007年3月現在、駅係員など対象となる2,084人のうち1,854人(約89%)が取得。)また多機能トイレの設置やAED(自動体外式除細動器)の設置を進めるなどハード面での対応も実施するとともに、トイレや駅構内の清掃方法を見直すなどして、駅を快適に利用していただけるようアメニティ向上にも苦心しているところである。

さらに、東急線内横浜までの往復乗車券にみなとみらい線の日乗車券をセットしたみなとみらいチケットや、東急東京メトロパスといった企画乗車券を発売することで利便性の向上を図るとともに、期間限定のクーポンつきガイドブックを配布するなどお客様に利用していただけるようキャンペーン活動も積極的に推進している。また環境面でモーダルシフトの促進を図るため、駅前商業施設駐車場を活用したパーク&ライド実験や映画館・大型SCとタイアップした鉄道利用促進キャンペーンを試行するなど様々な取り組みを行っている。

こうした取り組みについては、車内吊りや駅貼りポスターでの広告展開を実施するとともに、鉄道広報誌「ほっと HOT TOKYU」により積極的に告知している。



左) 図 5 企画乗車券「東急東京メトロパス」

右) 図 6 クーポン付ガイドブック「横浜みなとみらいブック」

(4) 沿線地域との共生

弊社の鉄軌道ネットワークの中でも、最も地域密着型路線である世田谷線（三軒茶屋～下高井戸間、延長 5 km）は、昔通称「玉電」と呼ばれ渋谷から世田谷地域を結ぶ地域の人々に親しまれてきた路線であったが、モータリゼーションの進展や新玉川線の開業などによる整理統合の結果残された区間であり、過去には存続を危ぶむ声もあったとされる路線である。

近年施設や車両の老朽化が進んでいたため 1990 年代にリニューアルプロジェクトを立ち上げ、前述したとおり車両、ホームなどの抜本的な更新ならびにバリアフリー化を行うことによって再生を果たし、車両と駅空間の居住性、快適性が向上したことなどにより 2005 年度の日あたりの輸送人員は 53,915 人と、1995 年度より 13% 増加している。

一方もう一つの取り組みとして進めているのが、沿線のまちづくり、コミュニティとの一体的な発展を図ることである。例えば、線路内敷地の空きスペースに花や植栽を展開している。通称「フラワリング」と呼ばれるこの活動は、東急電鉄鉄道部門 ISO14001 の枠組みの下、特に保線部門のイニシアチブを以って、継続的に取り組んでいる。その最大の特色は、事業者が自己完結的に計画、設計、実施するのではなく、地域との「協働」を強く意識していることにあり、ボランティアを募って、植栽のイベントを催している。

また、最近の事例としては、玉電の名で親しまれた旧玉川線開通 100 周年を記念して、沿線の商店街、行政、弊社などで組織する「玉電 100 周年記念イベント実行委員会」が様々なイベントを開催している。イベントの第 1 弾としては、「玉電」が廃止される際に最後に走った記念電車を現代風に模した「花電車」の運行や、「花電車復活祭」と題して昭和女子大学の学生によるモダンダンスや付属中学・高校の学生によるコーラス披露など、地域と連携した沿線の活性化と街づくりの推進を行っている。

これらの取り組みによって、既成市街地の再生、活性化と相乗効果を発揮する形で世田谷線が地域に愛される路線として今後も発展してくれることを期待している。また、世田谷線における取り組みを他の沿線地域にも浸透を図るべく、専門の部署を設けて様々な活動を行っているところである。



写真 3 世田谷線フラワリング活動



写真 4 玉電開通 100 周年記念イベントの一つ「花電車復活祭」

4 . 終わりに

2007年3月18日(日)に、首都圏の公民鉄23事業者の1,198駅とバス31事業者の一部路線にIC乗車券「PASMO」が一斉に導入された。あわせてJR東日本などが導入している「Suica」との相互利用が開始された。これにより、「Suica」または「PASMO」のいずれかを持っていれば、首都圏のJR、私鉄、地下鉄、バスのほとんどの交通機関にも乗車でき、加盟店で買い物ができる。また、これまでは磁気券のみであった鉄道会社間の連絡定期券もIC定期券で発売可能となり、利用者の利便性は飛躍的に向上した。これらにより、2000年度のパスネット導入に引き続き、公共交通利用におけるソフト面でのバリアフリー化がまた一步拡大したと言える。

弊社沿線において、少子高齢化はまだ顕著に表れてはいないもの、既に首都圏では生産年齢人口が減少し始めているなどの報告もあり、今後少しずつ影響が出始めてくるものと思われる。今後の少子高齢化時代にふさわしい社会基盤として、これからも他の交通事業者・行政との連携や沿線地域との共生を図りながら、お客様の様々なニーズに対応したサービスを提供してまいりたい。