

都営地下鉄の遅延増加が示唆する都心の人口過密 ～東京への職住集中が阻む「満員電車ゼロ」～

2017年5月18日

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

研究統括部 副主任研究員 竹本遼太

Tel: 03-6430-1346, E-mail: takemoto@smtri.jp

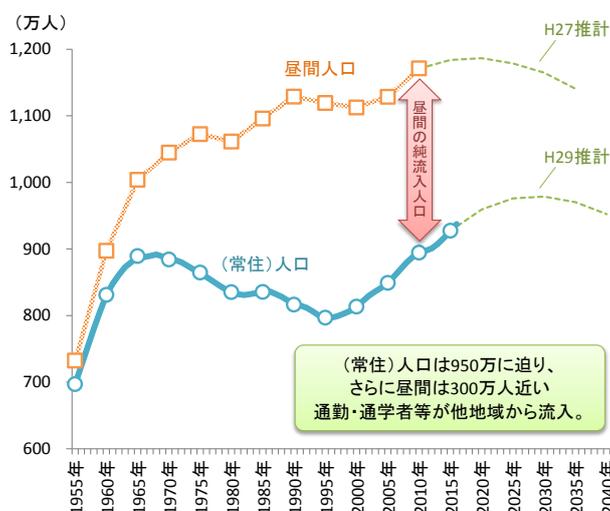
- 平日朝の通勤ラッシュを含む時間帯において、東京メトロを運営する東京地下鉄株式会社と都営地下鉄を運営する東京都交通局が遅延証明書を発行した日数を集計したところ、2016年の遅延頻度は東京メトロに比べて低い水準にあった都営地下鉄だが、2017年に入り遅延が多発している。
- 「満員電車ゼロ」を選挙公約に掲げた小池都知事が就任して1年近く経つが、皮肉にも都営地下鉄の遅延頻度はこのところ1年前に比べて増加している。常住人口950万人、昼間人口1,200万人に迫る東京都都区部において、混雑緩和・遅延減少を実現するのは容易ではないと予想される。

東京都区部の人口増加から懸念される都心部の地下鉄への運行負荷

東京都区部の(常住)人口は1995年の797万人を底に増加の一途にある(図表1)。他地域からの転入超過を主因に都区部の人口は増え続け、2017年4月時点で942万人に上る¹⁾。さらに、通勤・通学者等、他地域に住みながら昼間の時間帯は都区部内に滞在する(ネットの)流入人口を加えた昼間人口は、2010年時点で既に1,171万人とこちらも過去最も多い水準にある。

人口減少社会にもかかわらず、職(勤務地)および住(居住地)の東京一極集中が進んでいるのは周知の通りであるが、東京都区部の常住人口および昼間人口が過去最多水準にあることから、都心における通勤・通学の足である交通インフラ、特に地下鉄(東京メトロと都営地下鉄)にかかる負荷もかつてないほど大きいと懸念される。

図表1 東京都区部の(常住)人口と昼間人口



注) 各年10月1日時点。H27推計、H29推計は、それぞれ平成27年3月、平成29年3月における東京都による将来推計。
出所) 東京都資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

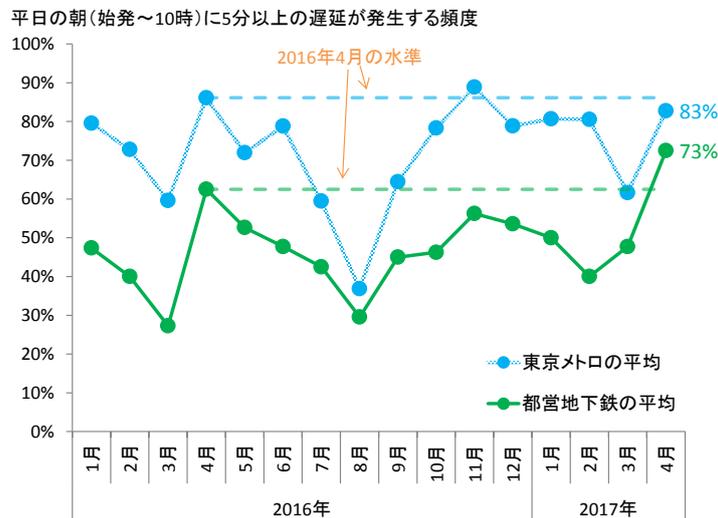
1) 東京都区部の人口動態については、2015年4月1日付の当社レポート『人口の「東京一極集中」はどこまで続き得るのか』も参照されたい。

東京メトロでは平日朝の通勤ラッシュ帯に週3~4日遅延が発生

平日朝(始発~10時)の通勤ラッシュを含む時間帯において、東京メトロを運営する東京地下鉄株式会社と都営地下鉄を運営する東京都交通局が(5分以上の遅延に対する)遅延証明書を発行した日数を集計したところ、2016年の1年間において、東京メトロ全線で平均して71%の遅延頻度となった(図表2)。すなわち、東京メトロでは平均して週3~4日遅延が発生していた(平日が週5日ある場合)。一方、都営地下鉄全線の2016年の平均遅延頻度は46%であり、週2~3日程度と東京メトロより遅延が少なかった。

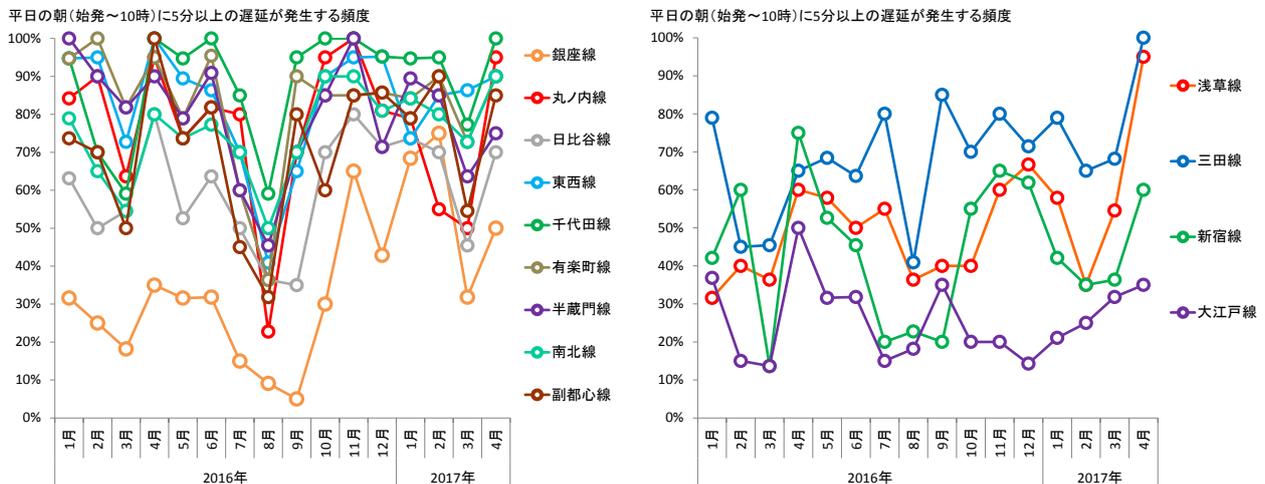
なお、東京メトロ・都営地下鉄とも、遅延の発生頻度に季節性が観測され、春休みや夏休み、盆休み期間で通勤・通学者の少ない3月と8月は遅延が少ない。逆に、新年度の始まりで新入社員や新入生が多い4月は遅延が発生しやすい時期と言える。遅延頻度の季節性は、東京メトロ・都営地下鉄の各線に概ね共通して見られる(図表3)。中には8月よりも7月や9月の遅延頻度が低い路線もあるが、やはり夏季休暇期間で通勤・通学者が少ない時期には遅延が少なくなり、利用客が増加するほど遅延頻度が高まると考えられる。

図表2 東京メトロと都営地下鉄の遅延頻度(全線平均)



注) 平日の朝(始発~10時)に5分以上の遅延が発生して遅延証明書が発行された日数を集計し、平日数で除して算出。
出所) 東京地下鉄株式会社、東京都交通局資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表3 東京メトロ(左)、都営地下鉄(右)各線の遅延頻度



注) 図表2の注を参照。
出所) 東京地下鉄株式会社、東京都交通局資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

2017 年に入り、都営地下鉄の遅延頻度が悪化

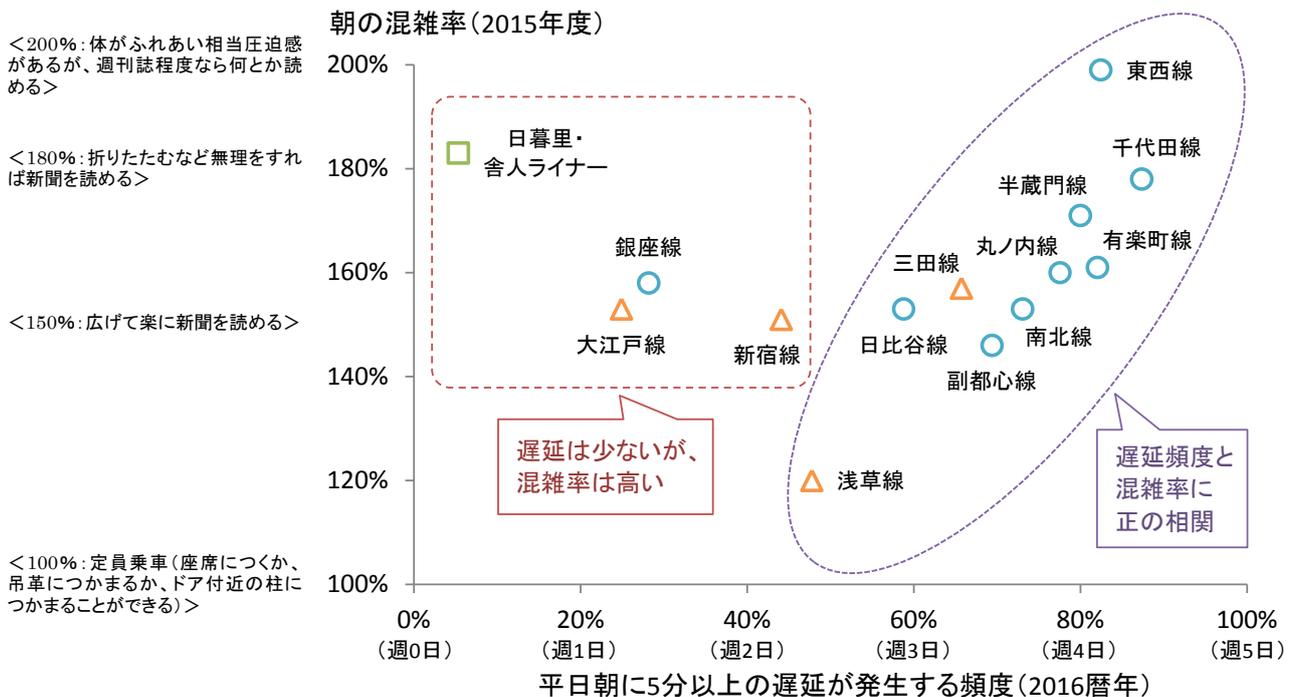
2016 年の遅延頻度は東京メトロに比べて低い水準にあった都営地下鉄だが、2017 年に入り遅延が多発している。特に、4 月の月間遅延頻度は 73%と、東京メトロ(83%)ほどではないにせよ遅延が頻発した。都営地下鉄の遅延多発は前年同月との比較で見ると顕著であり、2016 年 4 月の 63%から実に 10%ポイントも上昇した。東京メトロの遅延頻度は高水準ながらも前年並みであり、都営地下鉄の通勤ラッシュが今年に入り相対的に悪化している様子が示唆される。女性や高齢者の労働参加拡大も背景に東京都心の鉄道利用客が増加したことで、相互直通運転をしている路線(浅草線⇄京急電鉄・京成電鉄・北総鉄道、三田線⇄東急電鉄、新宿線⇄京王電鉄)の影響も含め、都営地下鉄に遅延が発生しやすくなったとみられる。

遅延が多い路線は混雑率が高い傾向

図表 4 は東京メトロ各線、都営地下鉄各線、および都営日暮里・舎人ライナーについて、2016 年の平日朝における遅延頻度と、国土交通省が公表する 2015 年度の混雑率(朝の最混雑時間帯1時間の平均)の関係を表している。図表 4 からは、電車の遅延と車内の混雑度合いに単純な相関関係は見られない。例えば日暮里・舎人ライナーは、遅延頻度が 5%と遅延がごく稀にしか発生しない路線であるが、混雑率は 183%と、東京メトロ東西線(199%)を除くと他の東京メトロ各線や都営地下鉄各線より高く、極めて混雑する路線と言える。東京メトロ銀座線や都営大江戸線・新宿線も同様に、遅延は少ないものの混雑率は比較的高い。

ただし、遅延頻度が高水準にある鉄道路線(図表 4 の右側領域)に限れば、遅延頻度と混雑率の間に正の相関関係が見受けられる。すなわち、遅延が多い路線ほど混雑度合いも高い傾向にある。電車が遅延するから車内が混雑するのか、あるいは混雑によって遅延が発生するのか、因果関係の方向性は定かではないが、いずれにせよ遅延の多発は混雑状況の悪化と不可分とみられる。

図表 4 遅延頻度と混雑率の関係



注) 1. 図中の○は東京メトロ、△は都営地下鉄を表す。
 2. 複数区間の混雑率が公表されている路線については、混雑率が最も高い区間の値を用いた。
 3. 横軸下の括弧内の日数は、平日が週 5 日ある通常の場合。
 出所) 東京地下鉄株式会社、東京都交通局、および国土交通省資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

「快適通勤ムーブメント」の実効性が問われる

「満員電車ゼロ」を選挙公約に掲げた小池都知事が就任して1年近く経つが、皮肉にも都営地下鉄の遅延頻度はこのところ1年前に比べて増加している。高い水準における遅延頻度の増加は、混雑率の上昇を伴うとみられることから、足元の混雑率データは未公表なもの、2015年度の数值より悪化している公算が大きい。

先般、東京都は鉄道会社などと連携して快適な通勤に向けた方策を推進する「快適通勤プロモーション協議会」を立ち上げ、満員電車の混雑緩和に向けた取り組みである「快適通勤ムーブメント『時差 Biz(ビズ)』」を今年7月11日～25日の期間に実施する。鉄道利用者側がフレックス勤務やテレワーク、時差出勤を活用するとともに、鉄道事業者側が混雑の見える化、オフピーク通勤利用者へのポイント付与等を行うことで、通勤ラッシュの軽減を図り、快適な通勤体験を利用者に実感してもらう試みである。

ただし、都営地下鉄の遅延悪化が示すように、常住人口950万人、昼間人口1,200万人に迫る東京都区部において、混雑緩和・遅延減少を実現するのは容易ではないと予想される。ムーブメントの効果検証も含めた継続的な取り組みに期待したい。

【お問い合わせ】 <https://www.smtri.jp/contact/form-general.html>

1. この書類を含め、当社が提供する資料類は、情報の提供を唯一の目的としたものであり、不動産および金融商品を含む商品、サービスまたは権利の販売その他の取引の申込み、勧誘、あっ旋、媒介等を目的としたものではありません。銘柄等の選択、投資判断の最終決定、またはこの書類のご利用に際しては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願いいたします。また、法務、税務、財務等に関する事項につきましては、それぞれ弁護士、税理士、会計士等にご相談・ご確認されますようお願いいたします。
2. この書類を含め、当社が提供する資料類は、信頼できると考えられる情報に基づいて作成していますが、当社はその正確性および完全性に関して責任を負うものではありません。また、本資料は作成時点または調査時点において入手可能な情報等に基づいて作成されたものであり、ここに示したすべての内容は、作成日における判断を示したものです。また、今後の見通し、予測、推計等は将来を保証するものではありません。本資料の内容は、予告なく変更される場合があります。当社は、本資料の論旨と一致しない他の資料を公表している、あるいは今後公表する場合があります。
3. この資料の権利は当社に帰属しております。当社の事前の了承なく、その目的や方法の如何を問わず、本資料の全部または一部を複製・転載・改変等してご使用されないようお願いいたします。
4. 当社は不動産鑑定業者ではなく、不動産等について鑑定評価書を作成、交付することはありません。当社は不動産投資顧問業者または金融商品取引業者として、投資対象商品の価値または価値の分析に基づく投資判断に関する助言業務を行います。当社は助言業務を遂行する過程で、不動産等について資産価値を算出する場合があります。しかし、この資産価値の算出は、当社の助言業務遂行上の必要に応じて行うものであり、ひとつの金額表示は行わず、複数、幅、分布等により表示いたします。