

(IV-5) 近年の社会動向と今後の交通サービスについて

東日本旅客鉄道株式会社 正会員 石井 圭
同上 正会員 増子隆行
同上 大川 敦
同上 深尾和代

1 はじめに

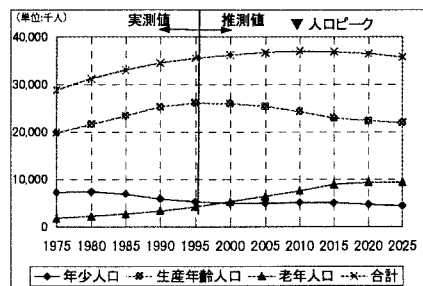
近年、高齢化社会の進展を始めとした様々な社会動向が注目されており、今後の交通サービスはどのような変化に応じた多様なものでなければならない。そこで著者らのグループは、主に人口・労働者、居住状況、就業状況及び余暇活動の4分野について、東京圏（東京都及び神奈川、埼玉、千葉の近隣3県）や首都圏（東京圏及び山梨、群馬、栃木、茨城の周辺4県）を中心に、各種データ等を基に調査をし、それらに対応するいくつかの交通サービスメニューを検討した。

2 社会動向

(1) 人口・労働者について

1都4県（東京圏に茨城県を含む。）の人口は、図1のように2010年のピークを経て減少を続けると予想されている。少子化・高齢化社会の進展は年齢3区分別の推移に現れており、老年人口（65歳以上）の割合は1995年には12%であったものが2025年には26%に達し、先進諸国の中でも最も高齢化の進んだ社会となる。また働く女性の増加も顕著であり、全雇用者数に占める女性の割合は昭和55年から平成7年への15年間で34%から39%へと5ポイント増加している。さらに外国人労働者については、労働省職業安定局では平成8年に合法的な労働者が63万人、不法労働者が28万人と推計しており、合計では全雇用者数の2%近くに達している。

図1 1都4県の人口推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所
「人口統計資料（1997）」

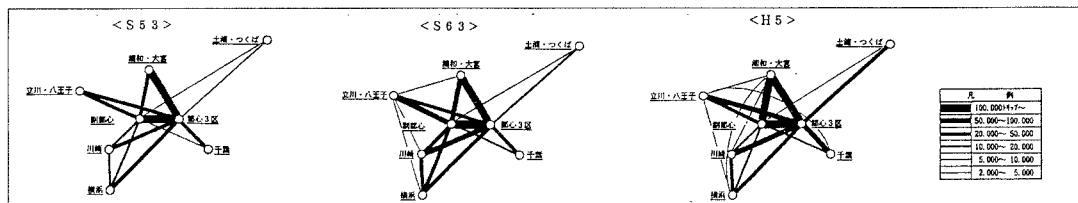
(2) 居住状況について

マンションや建売住宅の販売戸数が近隣3県よりも東京都の方が顕著な増加傾向にあるため、住宅地の外延化が終息し都心回帰に向かっているとの見方もあるが、常磐線沿線における人口推移は、依然として周辺部で増加し都心部で減少しており、今後の動きを注意深く見守る必要がある。

(3) 就業状況について

首都圏においては、製造業の空洞化と第三次産業の進展が著しい。また業務核都市全体の人口は1975年～1995年に34%増加しており、それは1都4県の21%を大きく上回っている。図2のように、都心を経由しない業務核都市間（環状方向）の移動が増加していることもそれら都市の成熟を裏付けている。さ

図2 業務核都市相互間の交通量



出典：東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏総合交通体系調査報告書（平成5年度小規模H°-ソットリッ°調査）」

キーワード：高齢化、外延化、勤務形態、環境、交通サービス

連絡先：東京工事事務所開発調査室 東京都渋谷区代々木2-2-6 tel 03-3299-7962 fax 03-3372-8026

らに何らかの通勤対策（時差通勤、フレックスタイム制、在宅勤務・サテライトオフィス、新幹線通勤補助等）を行う企業も増加しており、今後もこのような動きが進展すると予想される。

（４）余暇活動について

余暇活動に重点を置く人は、図３のように昭和４９年の１４％から昭和６３年の３７％へと大きく増加し、今後も労働時間の短縮化、祝日三連休化、学校の週五日制を背景に余暇活動が拡大し続けると考えられる。

（５）その他の社会動向について

国際化、情報化、価値観の変化、環境重視があげられる。環境問題に関しては、エネルギー消費量を考慮した際の公共交通機関への期待が高まってきている。

３ 今後の交通サービス

以上の社会現象を踏まえると、旅客ニーズが高度化していくことが予想されるため、「量から質へ」の方向でサービスを展開することが求められる（図４）。そのためには、以下のような具体的なサービスを提供することが必要と考えられる。

（１）鉄道ネットワーク

まず運行系統について、短絡線新設による各方面間の直通化や武蔵野線等の環状方向の輸送力を増強することにより、業務核都市の成熟に対応すると同時に、国際化へ向けた空港アクセスの改善を図ることが求められる。

通勤通学輸送については、多様な勤務形態を背景とした通勤時間帯の拡大に対応する列車の増発が求められる。またライナーやグリーン車による着席サービスの提供を通して、高齢者や良質なサービスを求める利用者のニーズに応える必要もある。なおライナーについては、追い越し設備新設等による高速化で、その利便性を高めるべきでもある。また増加する新幹線通勤者に対しては、２階建て新幹線の増備によって着席サービスの拡充を図ることが求められる。

またデイトタイムや休日においても、（特に高齢者や女性の）余暇活動の増大に対応し、着席サービスや直通運転を含めた多様なニーズに応えるサービスが求められる。

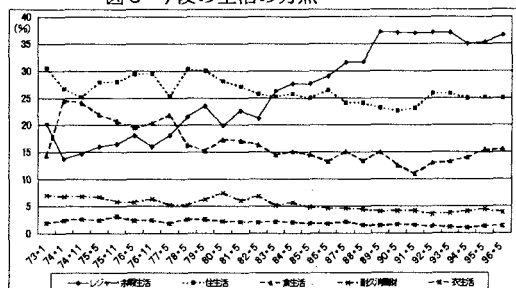
（２）他交通機関との連携

利用者の利便性を高めるとともに環境問題への取り組みの一環としても、他交通機関との連携を強める必要がある。自動車との連携は、住宅地域における駅で自動車への依存度の高い高齢者や、バス路線未整備地区からの通勤者にとっては重要なサービスとなる。そのために、パーク・アンド・ライドのための駅前駐車場やキス・アンド・ライドのための送迎用停車帯の設置等を、自治体等と協力しながら推進していくことが求められる。また公共交通機関との連携は、都心ターミナル駅や業務核都市中心駅において必要であり、できるだけ乗り換え抵抗の少ない駅や駅周辺のまちづくりが求められる。

（３）駅におけるサービス

増加する高齢者や外国人に対応するため、バリアフリー施設の設置、ピクトグラムの導入、案内表示の外国語化、（チップ式も含めた）トイレの環境改善等を進める必要がある。さらに駅本来の機能ではないものの、働く女性を支援するための保育所や生鮮食料品店等を、また柔軟な勤務形態をとるビジネスマンの仕事の場としての小規模なワーキング・スペース等を、駅に併設することも求められると考えられる。

図３ 今後の生活の力点



資料：総理府広報室「国民生活に関する世論調査」
「月間世論調査」（1997年2月号）

図４ これからの鉄道サービス

