

東京圏の鉄道会社

2年 はません。

前書き

私は私鉄沿線に住んでおり、通学などで利用している。今回はその私鉄、特に東京圏の鉄道会社に関することについて考えたい。

1、JR 線との競合

東京・大阪どちらも JR 線と競合している区間が多く、JR 線、私鉄線ともに優等列車を多く走らせている。しかし、多くの場合は価格面では私鉄が有利だが、時間面でいうと JR 線の方が早い場合が多い。例えば新宿～藤沢間で比べて見る。

路線名	区間	本数	運賃	所要時間
小田急(快速急行)	新宿～藤沢	3本/h	590円	56分
湘南新宿ライン(特快)	新宿～藤沢	2本/h	970円	49分

小田急線快速急行だと 56 分/590 円。JR 線だと湘南新宿ライン特快だと 49 分/970 円である。値段をとるか、時間をとるか、人それぞれであるだろうが、小田急の場合は、新宿も藤沢もほとんどの快速急行が始発駅としていることから小田急電鉄は座っていけることをアピールしている。また、本数も湘南新宿が2本/hに対し、小田急快速急行は日中3本/hと本数は小田急線の方が多い。特に、湘南新宿ラインは私鉄に対抗するために、貨物線を利用し、2001年に開業した路線である。新宿～藤沢のほかにも新宿～小田原、渋谷～横浜などで私鉄線と競合している。ほかの JR 線でも新宿～八王子、品川～横浜、羽田・成田空港アクセスなどで競争している。空港アクセスでは、JR の子会社である東京モノレールが山手線へ、京急線が都営地下鉄への連絡割引切符を発売し、乗客争奪戦を繰り広げている。

2、沿線開発

①宅地開発

大手私鉄会社は JR 線との競合だけではなく、沿線開発によって、乗客を獲得してきた。その最たるものが東急電鉄である。今回は東急電鉄を例にみていく。東急電鉄の中で最も規模の大きい多摩田園都市計画の中核を担う田園都市線は、当初の価格で100億円かけて建設された。そのため東急は早く沿線人口を増やし、運賃収入を増やしたかった。当時東急大井町線は大井町から溝ノ口の区間で運行していた。溝ノ口から西側は田園風景が残り、鉄道も走っていなかった。当時の東急電鉄はこの地域に注目し、計画を立てた。その際、東急電鉄は渋谷栄一の行った田園調布の開発や大阪の阪急電鉄の創始者小林一三が進めた阪急沿線開発や宝塚歌劇団などが成功した

ためそれらをモデルとして、事業は進められた。まずは、溝ノ口から長津田まで鉄道路線を建設し、沿線に住宅地を建設しようとした。しかし、この地域で昔から農業を営んできた地主は反発し、土地回収は順調とは言えなかった。最後に買い取った地区は2000年代になってからであった。その後、たまプラーザや二子玉川駅の開発をして、田園都市線の地価は年々上昇していき、今では、青葉台駅周辺の土地が全国第三位の地価にまでなった。今では、東急電鉄以外の不動産が無秩序に住宅の建設をして、田園都市線の混雑度は池尻大橋～渋谷の区間で、184%と首都圏大手私鉄の中で第三位となっている(2016年度)。

②観光開発

住宅地開発のほかにも私鉄各社は沿線開発を行っている。小田急電鉄は、週末温泉特急ロマンスカーを走らせ、箱根登山鉄道を中心に箱根エリアの観光開発を行った。東急は、伊豆急行の建設にかかわり、観光列車や特急列車を国鉄とともに東京駅から運行し、伊豆エリアを開発した。遅れて西武鉄道も西武秩父線開通に際し、秩父鉄道と連携して、秩父・長瀬エリアを活性化させた。西武鉄道は他の鉄道会社と異なり、沿線に観光地が乏しかったため、西武遊園地や西武ドームなど建設し、レジャー面を充実させた。こうして、私鉄の平日は上り列車で仕事に行き、休日は下り列車で家族で遊びに行き、私鉄沿線で、仕事からレジャーまで過ごせるモデルが形成された。

上記のほかにも学園都市を作り、学校を誘致して、学生定期券収入増やしたり、駅前に鉄道会社のスーパーやデパートなどを置くことによって、生活のほぼすべてを鉄道会社で賄えるようになった。このような日本の私鉄の経営方針は多くの鉄道会社でも採用された。阪急の創始者小林一三の考えは、日本の私鉄会社の礎を築いたといえる。

3、混雑対策

①複々線

関東の大手私鉄には複々線化されている区間が多々ある。主な区間は次のとおりである。

路線名	区間	キロ数
小田急小田原線	和泉多摩川～梅が丘	8.9km
西武池袋線	練馬～石神井公園	4.6km
東急東横線	日吉～田園調布	5.4km
東武伊勢崎線	北千住～北越谷	18.9km
東武東上線	和光市～志木	5.3km

複々線にすることにより、列車の本数が増えて、混雑率が低下したり、一部の区間では、急行線と緩行線に分かれていて、列車同士の待ち合わせの時間が短縮され、所要時間が短くなる効果がある。

小田急線は、現在、和泉多摩川～梅が丘の区間で複々線化されているが、梅が丘～代々木上原間も複々線の工事を進めており、来春には完成する予定である。これにより、今現在、48分かかる町田～新宿間が10分短縮される予定であり、通勤圏が広まり、朝の時間帯にも通勤用のロマンスカーが運行され、列車の本数も増えて混雑率も下がることが期待させている。

4、参考文献

- ① 沿線格差 首都圏鉄道路線研究所 SB新書 2016年8月15日
- ② 東急電鉄の駅今昔・昭和の面影 宮田道一 JTBパブリッシング 2008年
- ③ 東急電鉄のひみつ PHP研究所 株式会社PHP研究所 2012年8月31日