

IV-78

京葉線開業に伴う輸送実態について

日本鉄道建設公団東京支社 調査課 正会員 湯山 和利
〇正会員 清治 均

1. 調査目的

京葉線は、昭和61年3月に西船橋・千葉みなと間、昭和63年12月に新木場・蘇我間の暫定開業を経て、平成2年3月東京・蘇我間約43Kmが全線開業した路線である。

本調査は、京葉線沿線地域の中から駅勢圏が他の鉄道路線と競合している地区を選定し、通勤・通学に鉄道を利用している住民を対象にアンケート調査を行い、京葉都心線（東京・新木場間）開業前後での鉄道利用状況の変化を把握するために行ったものである。

2. 調査方法

(1) 調査対象地区

浦安地区：営団東西線浦安駅と
J R京葉線新浦安駅
に挟まれた地区
稲毛地区：J R総武線稲毛駅と
J R京葉線稲毛海岸
駅に挟まれた地区

(2) 調査方法

上記の2地区を行政区分、街区を基本にそれぞれ13ブロックに分割し、ブロック毎の世帯数に比例した配布数とし、郵便ポストに投函し郵送により回収することとした。

(3) 調査項目

アンケートの設問は、個人属性、通勤・通学経路、居住時期と京葉線との関係、京葉都心線開業前での利用意向と実際の行動、開業に伴い経路を変更した理由及び変更しなかった理由等である。

3. 調査結果

調査対象地区内に居住する世帯数（平成2年1月1日現在の住民基本台帳）は、浦安地区で28,739世帯、稲毛地区で26,532世帯である。調査票の配布と回収は、浦安地区で配布数6,360、サンプル、有効回答回収数702 サンプル、稲毛地区で配布数6,240 サンプル、有効回答回収数715 サンプルであった。調査結果より、通勤・通学者の約70%が都心方面を目的地としているため、都心11区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、渋谷区、豊島区）を目的地としている人のサンプルを以下の分析に用いた。

(1) 現在の居住地の決定と京葉線との関連

現在の居住地は京葉線の利用を考慮して決定されたか否かを駅（新浦安駅or稲毛海岸駅）からの距離帯別にまとめたものが図-2である。この図より、京葉線に近いほど利用意向は大きい、全体としては考慮しないで住み込んだ人の割合が大きい。これは他線（営団東西線or J R総武線）へのアクセス手段（バス）が整備されているため不便を感じていないためと考えられる。また、稲毛海岸駅において利用意向が小さいのは、目的地までの全所要時間に対してアクセス時間の占める割合が小さいためと考えられる。

図-1 位置平面図

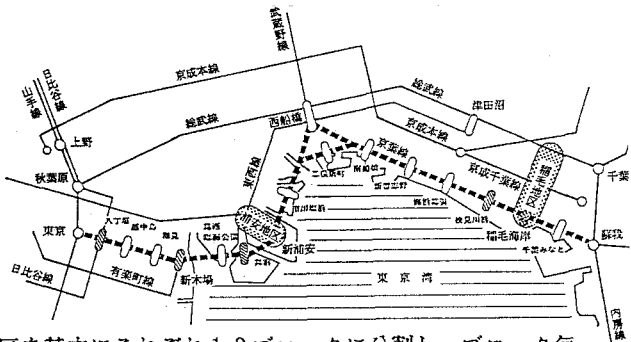
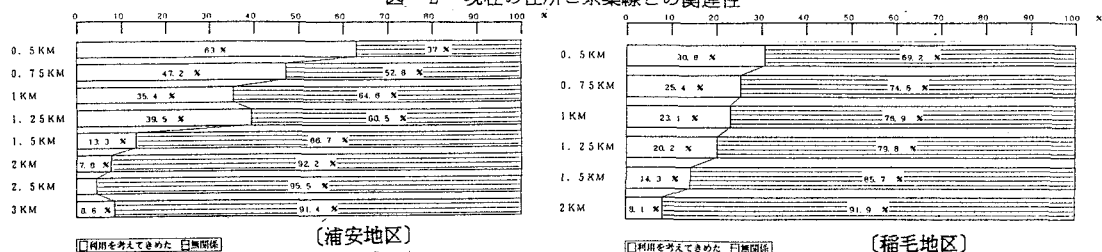


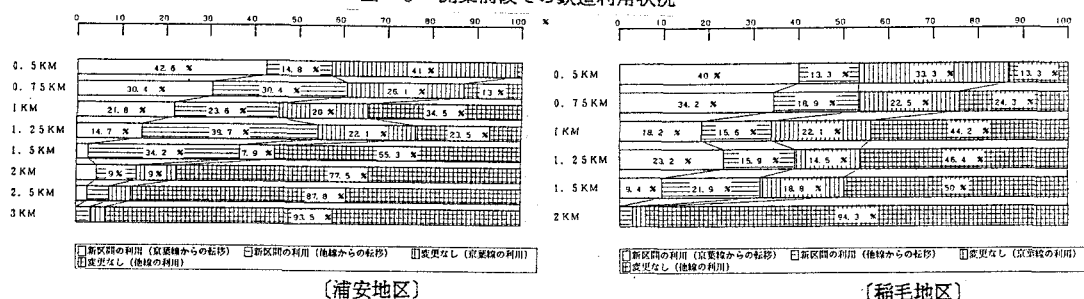
図-2 現在の住所と京葉線との関連性



(2) 京葉都心線開業前後での鉄道利用状況

京葉都心線開業前後での利用鉄道駅の状態を示したものが、図-3で、両地区の駅から居住地間を距離帯別にとり、京葉線と他線との利用割合を示したものである。なお、ここでの「新区間利用」とは、京葉線東京・新木場間の利用を指す。

図-3 開業前後での鉄道利用状況

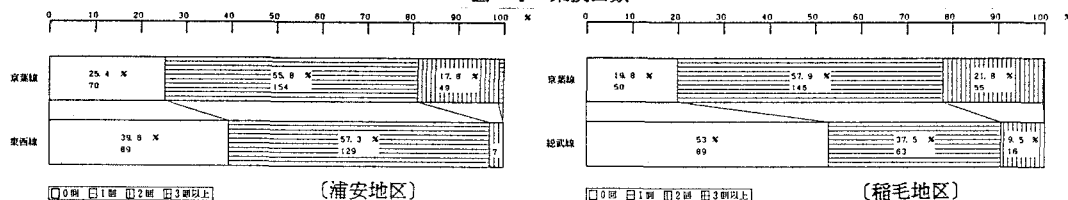


京葉都心線開業前は両地区とも、駅周辺部においても京葉線の利用割合は大きいとはいえない。このことは京葉線を利用した場合、都心へ向かうのに新木場での乗換(営団有楽町線)が少なくとも1回必要となり総所要時間が長くなるため、アクセス距離が近いにも拘らず、利用者が少なかった原因と考えられる。開業後は、1回の乗換(新木場or八丁堀or東京)で目的地に到着できる人の割合が増加したため利用者が増加したと考えられる。

(3) 利用鉄道線別の乗換回数

利用する鉄道線別に目的地までの乗換回数を図-4に示す。他線を利用したほうが、乗換回数が少なくなっている。これは他線(営団東西線、JR総武・横須賀線、JR中央線)が都心11区を網羅している割合が大きいことからであるとえられる。

図-4 乗換回数



(4) まとめ

京葉都心線の開業効果を、本調査対象区域内での京葉線のシェア(ゾーン別シェアを世帯数で補正)の変化でみると、浦安地区で16.8%(26.7%-43.5%)、稲毛地区で15.6%(36.9%-52.5%)の増加と推定される。これらのサンプルの一部を用いて非集計ロジットモデルの構築を試みた結果、サンプルの有効性が確認できたので、今後、経路選択モデルを構築し要因の定量的評価が可能と考えている。