



24.7%、D→Cランクが34.5%である。また、勤務先の所在地は「千葉県内」がD→Aランクが76.7%、D→Cランクが82.7%であり、次いで「東京都内（D→Aランク19.8%、D→Cランク15.8%）」である。一方、鉄道駅アクセス利用の自動車交通は鉄道通勤者のうちD→Aランクが38.7%、D→Cランクが19.9%である。さらに、自動車直行利用および鉄道駅アクセス利用を合わせるとD→Aランクで52.7%、D→Cランクで46.7%の通勤者が自動車を利用していることになる。

## 5、東葉高速鉄道の開通による自動車交通への影響

### （1）勤務地直行利用者の東葉高速鉄道の利用意向

勤務地直行利用者の東葉高速鉄道の利用意向はD→Aランクが32.2%、D→Cランクが10.4%である。さらに、図-4に示すように勤務地の所在地を東京都内と千葉県内に分類して利用意向を整理すると、D→Aランクでは勤務先の所在地が東京都内で64.7%、千葉県内が30.3%であり、D→Cランクでは東京都内が23.8%、千葉県内が8.2%である。よって、各ランクの相違による影響だけでなく勤務先の所在地も利用意向に影響している。

### （2）鉄道駅アクセス利用者の東葉高速鉄道の利用意向

鉄道駅アクセス利用者の東葉高速鉄道の利用意向はD→Aランクが94.9%、D→Cランクが74.5%と高い。また、東葉高速鉄道の利用による駅までのアクセス手段の変化は、D→Aランクでは「徒歩」が98.9%を占めており、自動車での鉄道駅アクセスは皆無になる。一方、D→Cランクのアクセス手段の変化は「徒歩」が28.5%で、次いで「自動車（25.7%）」、「自転車（22.9%）」、「路線バス（22.9%）」となる。

### （3）東葉高速鉄道開通による利用交通手段の変化

図-5は東葉高速鉄道の開通後における通勤交通手段を整理したものである。勤務地直行利用の自動車交通はD→Aランクが16.8%に、D→Cランクが30.9%に減少する。一方、鉄道駅アクセス利用の自動車交通はD→Aランクが1.9%と極端に減少し、D→Cランクにおいても7.5%まで減少する。この結果、自動車直行および鉄道駅アクセス利用を合わせるとD→Aランクで19.4%、D→Cランクで38.6%の通勤者が東葉高速鉄道開通後も自動車利用による通勤を望んでいる。

## 6、まとめ

本研究で得られた成果を整理すると、次のようにまとめることができる。

- ① 自宅から勤務地までに利用される自動車交通は、駅までのアクセスサービスの向上だけでなく、勤務先の所在地が影響している。
  - ② 自宅から鉄道駅までのアクセスに利用される自動車交通は、駅までのアクセスサービスの向上によって自動車交通から徒歩などの交通手段へ転移する。
  - ③ 最寄り駅までの距離が1500m以上の地域が鉄道新線の開通等によって500m未満になることで約30%、1000m以上1500m未満の距離で約10%の自動車走行台数の削減が見込まれる。
- 今後は、以上に述べた事前調査結果と東葉高速鉄道開通後の実態を照合する予定である。

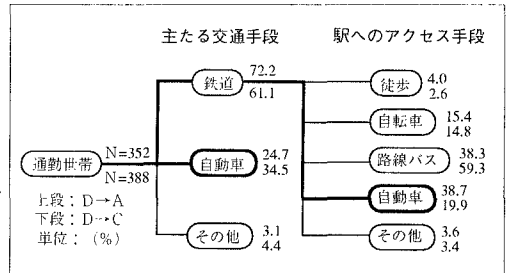


図-3 東葉高速鉄道開通前における利用交通手段

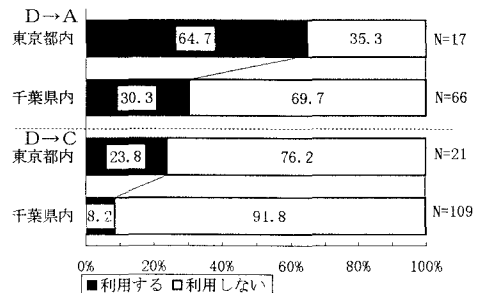


図-4 勤務先の所在地別の東葉高速鉄道利用意向

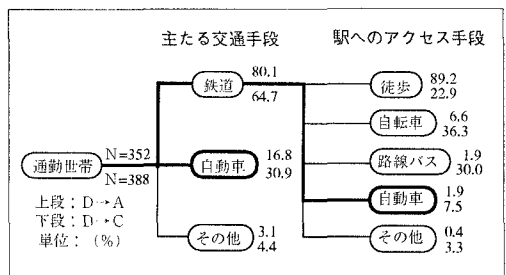


図-5 東葉高速鉄道開通後における利用交通手段