

鉄道ターミナルにおける乗り継ぎ利便性評価

名古屋工業大学	○学生員	渡辺 治継
名古屋工業大学	正会員	和田かおる
名古屋工業大学	正会員	山本 幸司

1. はじめに

日本の通勤通学のすさまじさは世界的にも類がないくらい際立っている。特に東京ではいろいろな鉄道路線が張り巡らされているが、発駅から目的駅まで一本の列車で通勤・通学できることはごくまれであり、一般に乗り換えが生じるのが通例である。乗り換えの有無によって、通勤時間の増減や身体疲労度などは大きく左右されてくる。乗り換えを無くするためには、同一事業主体内複数路線間の直通運転や他社間の相互乗り入れが有効であり、これによって通勤時間の短縮・乗り換え抵抗が緩和されるなど乗客の利便性向上が考えられる。本研究においては通勤通学時間帯の混雑が最も厳しい首都圏を対象として、鉄道駅での定期客の乗り換えと路線選択の現状を分析する。

2. 同一方向複数路線選択の事例

京王線ならびに小田急線の多摩センター駅を事例として、乗り換えの有無による路線選択の現状を分析する。両線とも上り方面の終着駅は新宿である。また、両線とも地下鉄との相互乗り入れを行っている。しかし乗降客は、表-1のように2.6倍の開きがある。この理由を列挙する。

京王相模原線はすべての時間帯において乗り換えがなく新宿まで直通運転しているのに対し、小田急多摩線の場合は朝の通勤時間帯の一部を除いて、唐木田発新百合ヶ丘経由新宿行の直通列車は1本も運行されていない。そのため、新百合ヶ丘において乗り換えが必要になる。その手間と時間のムダを省くために京王線を利用する人が多いことが考えられる。運転本数も京王線の方が多い。

小田急多摩線は全列車各駅停車であるのに対し、京王相模原線は特急・通勤快速・快速・各駅停車の4種類があり、いずれも新宿直通で別料金も必要ない。朝の通勤時間帯は列車が多発され、列車が数珠つなぎになるため種別の時間差が顕著でないが、その他の時間帯では時間差が著しい場合が多い。

3. 相互乗り入れ駅の事例

営団千代田線とJR常磐線・営団日比谷線と東武伊勢崎線とが相互乗り入れを行っている北千住を事例として取り上げる。JR常磐線・東武伊勢崎線とも定期占有率が75%以上を示す駅が大半であり、即ちベッドタウン的役割の地域が多く存在している。また北千住は千葉県北東部地域から都心部への通勤路線としての役割が大きい地下鉄の起終点として機能している。なお千葉県中南部地域から都心部への通勤路線としては営団東西線の西船橋が北千住と同様の役割を果たしており定期占有率も高い。そのほか相互乗り入れの行われている駅の定期占有率を表-2に列挙する。また北千住の路線別乗降者数は表-3の通りである。北千住のみならず、相互乗り入れを行っている駅は、すべての駅において定期占有率が高値を示している。通勤客は日常的経験により、最も時間的・肉体的負担の少ない路線を選択していることになる。また乗降客総数（定期外+定期）も新宿・渋谷・池袋・東京などの拠点駅と肩を並べるほどであり、平成4年の営団・都営地下鉄駅別乗降客数（東京都交通局調査）の上位12駅中、相互乗り入れ駅としては北千住と綾瀬の2駅が入っている。

4. 終わりに

本報告においては、京王・小田急多摩センター並びに北千住の2駅のみを乗り継ぎ利便性評価の研究対象として選んだが、定期占有率・定期旅客数から見た乗り継ぎの利便性向上による波及効果を列挙する。

通勤時間短縮に伴う通勤圏の拡大。都心一極集中による地価高騰の是正。

通勤・通学による体力消耗の緩和。肉体的・精神的苦痛からの解放。職務集中度の増進。
駅ターミナル構内の混雑緩和。落ち着いたあるターミナル空間の創出。

表-1 京王・小田急多摩センターの年間定期乗車客 (平成3年度)

路線名	定期占率	橋本・唐木田方面	新宿方面
京王相模原線	《71.2》	下り 1,360,350(5,441.4)	上り 7,428,900(29,715.6)
小田急多摩線	《68.4》	下り 223,590(894.36)	上り 2,836,620(11,346.48)

表-2 地下鉄相互乗り入れの現状 (平成3年度)

地下鉄路線名	J R・私鉄路線名	区間	定期占有率
営団千代田線	J R 常磐線・小田急電鉄	取手～綾瀬《83.5》北千住《81.1》・代々木上原《79.8》～本厚木	
営団日比谷線	東武鉄道・東急東横線	東武動物公園～北千住《69.3》・中目黒《71.7》～菊名	
営団東西線	J R 中央線・総武線	三鷹～中野《75.1》・西船橋《85.1》～津田沼	
営団有楽町線	西武有楽町線・東武東上線	和光市《75.1》～森林公園	
営団半蔵門線	東急新玉川線・田園都市線	渋谷《71.4》	
都営浅草線	北総開発鉄道・京成電鉄・京浜急行電鉄	押上《73.2》西馬込《67.1》	
都営新宿線	京王帝都電鉄	新宿《67.0》本八幡《65.5》	

表-3 北千住の年間定期乗車客数 (平成3年度) ↓それぞれの路線の乗り換え元路線

営団日比谷線《69.3》	下り 6,984,150(27,936.6)	J R 乗り換え 2,966,670(11,866.68)
	上野方面	東武乗り換え 48,250,950(193,003.8)
		千代田線乗り換え 2,983,230(11,932.92)
営団千代田線《81.1》	下り 14,710,530(58,842.12)	J R 乗り換え 849,600(3,398.40)
	西日暮里方面	東武乗り換え 9,153,030(36,612.12)
		日比谷線乗り換え 119,130(476.52)
	上り 383,400(1,533.60)	J R 乗り換え 23,864,250(95,457.00)
	綾瀬方面	東武乗り換え 5,847,900(23,391.60)
		日比谷線乗り換え 2,864,100(11,456.40)
東武伊勢崎線《82.7》	下り 10,273,410(41,093.64)	営団乗り換え 57,006,150(228,024.6)
	春日部方面	J R 乗り換え 4,050,150(16,200.6)
	上り 1,190,340(4,761.36)	営団乗り換え 513,660(2,054.64)
	浅草方面	J R 乗り換え 1,580,160(6,320.64)
J R 常磐線《87.1》	下り+上り 63,315,244(253,260.98)	

※表中の記号説明 (): 年間250日とした場合の一日平均 (): 定期占有率