

第一章 はじめに

第一節 背景

相鉄線の都心直通と、既存路線地域の関係性を調べ、相鉄本線地域(本研究では二俣川～海老名駅間とする)の地域発展の上で優位な結果を得られるのではないかと考えた。

第二節 目的

相鉄・JR 相互直通運転開始に伴う相鉄本線の経済効果の分析

第三節 研究意義

一つ目として横浜駅を経由せずに都心と本線地域がつながることで本線地域での購買需要が創出され、地域の活性化につながる。二つ目として相鉄ホールディングス株式会社の相鉄本線地域での経済活動(商業施設の新規建設、宅地開発等)を行なう際の指標としていただける可能性があること。今回の相鉄本線地域は行政区単位でなく、私自身で設定した範囲であり、この範囲での統計データは存在せず、優位なデータとなると考えられる。

第四節 先行研究

先行研究として、居城ゼミの先輩の論文が挙げられる。白岩・居城,(2019),「羽沢横浜国大駅駅勢圏の策定と地域に及ぼす経済効果～産業連関分析とアンケート調査を用いて～」と見定・白岩,(2019),「平成 23 年いずみ野線・相鉄地域における産業連関表作成とその分析」が挙げられる。また、沖縄県,「鉄道旅客輸送が県経済に及ぼす経済波及効果」が挙げられる。

第二章 研究対象範囲

神奈川東部方面線は相鉄・JR 直通線と相鉄・東急直通線の 2 つの事業の総称である。事業目的は神奈川県央地域から東京都心への速達性向上、新幹線駅(新横浜駅)へのアクセス向上等多岐に渡る。本研究は相鉄・JR 直通線の研究として既存路線である二俣川～海老名駅間を研究対象範囲とする。

図 1 神奈川東部方面線と接続路線の概要 (横浜市都市整備局ホームページより抜粋)



第二章 アンケート調査

本章では、相鉄・JR 直通線開業前に本校の大学祭開催時に行なったアンケート調査と開業後に瀬谷駅北口駅前広場で行なったアンケート調査の結果概要及び分析を行なう。

第一節 常盤祭でのアンケート調査

第一項 目的・概要

対象.....常盤祭の来場者(本校学生も含む)

期間.....令和元年 11 月 3 日

実施場所.....横浜国立大学内

有効回答数.....53

目的.....相鉄・JR 直通線に関する意識調査

調査方法.....QR コード読み取り後、google フォームを用いた web 上での調査

第二項 アンケート質問項目

アンケート質問項目は回答の内容によって変化するように作成してある。

図 2 アンケート質問項目(常盤祭)

(*) のついている質問は全員お答えください。☞

Q1.あなたの年齢を教えてください。(*) ☞
10 才未満 10 代 20 代 30 代 40 代 50 代 60 代 ☞
70 代 80 以上☞

Q2.あなたの職業を教えてください。(*) ☞
小学生 中学生 高校生 国大生 他大学、高专、専門学校 会社員 公務員 ☞
自営業 専業主婦(夫) パート・アルバイト 無職 その他()☞

Q3.あなたの性別を教えてください。(*) ☞
男性 女性 その他☞

Q4.お住まいの場所から最も近い鉄道路線を教えてください。(*) ☞
相鉄いずみ野線 相鉄線(横浜～上尾川) 相鉄線(西谷、鶴ヶ峰) ☞
相鉄線(二俣川～海老名)☞
小田急線 横浜市営地下鉄ブルーライン 横浜市営地下鉄グリーンライン☞
東海道線 東急田園都市線 東急東横線 東急大井町線 みなとみらい線 ☞
横浜線 京浜東北・根岸線 京急線 南都線 その他() ☞

Q5.お住まいの場所の最寄り駅を教えてください。(任意解答)☞
() ☞

Q6.あなたは横浜国立大学まで電車を使って来ましたか。(*) ☞
はい →Q7 へ、☞
いいえ →Q8 へ☞

Q7. 本日、横浜国大に来る際に利用した駅・手段はどれですか。☞
相鉄線利田町駅 相鉄線上尾川駅 ブルーライン三ツ沢上町駅 ☞
横浜駅まで鉄道を利用し、横浜駅からバス利用 ☞
それ以外()☞

Q8. 11 月 30 日に相鉄線と JR 線が相互直通運転(相鉄線海老名～西谷～羽沢横浜国大～武蔵小杉～JR 新宿駅間を乗り換えなしで運行)を開始することを知っていますか? (*) ☞
知っている →Q9A、Q9B へ☞
知らない →Q10 へ☞

Q9A.何で知りましたか?☞
駅の広告 車内広告 相鉄の HP JR 東日本の HP Twitter ☞
ネットニュース テレビ 新聞・雑誌 ☞
家族や友人との会話のなかで その他()☞

Q9B.相互直通運転に関してどの程度ご存じですか? (複数回答可) ☞
停車駅 運行種別 運賃 所要時間 運行本数 新規開業駅☞
その他() 直通が始まるということだけ☞

Q10. 11 月 30 日開業の相鉄・JR 線直通線(相鉄線海老名～西谷～羽沢横浜国大～武蔵小杉～JR 新宿駅間を乗り換えなしで運行する路線)を利用したいと思いますか? (*)☞
非常に思う やや思う →Q12 へ ☞
あまり思わない 全く思わない わからない →Q13 へ☞

Q10.で「非常に思う」、「やや思う」と答えた方☞
Q12. その理由を教えてください(複数回答可)☞
よく行く場所への所要時間が短くなるから☞
よく行く場所までの乗り換え回数が減るから ☞
よく行く場所への運賃が安くなるから☞
その他()から☞

Q10.で「あまり思わない」、「全く思わない」、「わからない」と答えた方☞
Q13. その理由を教えてください。(複数回答可)☞
よく行く場所への所要時間が変わらない、もしくは長くなるから☞
よく行く場所までの乗り換え回数が変わらない、もしくは増えるから ☞
よく行く場所への運賃が変わらない、もしくは高くなるから☞
よく行く場所に関わりがない路線だから☞
混雑度がよめないから☞
定期の切り替えが面倒だから☞
本数が少ないから☞
その他()☞

Q14.相互直通運転の開始に伴いあなたが期待すること、または不安なことは何ですか?☞
アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。☞

第二節 瀬谷駅北口駅前広場でのアンケート調査

第一項 目的・概要

対象.....瀬谷駅北口利用者

期間.....令和 2 年 1 月 30 日 17:30~19:30 の 2 時間

実施場所.....瀬谷駅北口駅前広場

有効回答数.....9

目的.....相鉄・JR 直通線に関する意識調査、経路変更調査等

調査方法.....QR コード配布、google フォームを用いた web 上での調査

第二項 アンケート質問項目

アンケート質問項目は回答の内容によって変化するように作成してある。

図3 アンケート質問項目(瀬谷駅前)

Q.あなたの年齢を教えてください。☞
10才未満 10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80才以上☞

Q.あなたの職業を教えてください。☞
小学生 中学生 高校生 大学、短期大学、専門学校生 会社員 公務員 自営業 パート
専業主婦(夫) フリーター その他☞

Q.瀬谷駅までの主な交通手段を教えてください☞
徒歩 自転車 バイク、自家用車(送迎も含む) タクシー バス その他☞

Q.2019年11月30日の相鉄・JR相互直通運転が始まりましたがその事実をいつ知りましたか?☞
相鉄・JR相互直通運転が始まる前(～2019年11月30日)☞
相鉄・JR相互直通運転が始まった後(2019年11月30日～)☞
このアンケート調査で初めて知った☞

Q.相互直通運転を知ったきっかけは何ですか?☞
駅の広告 車中広告 相鉄のHP JR東日本のHP ネットニュース テレビ Twitter ☞
YouTube 新聞・雑誌 家族や友人との会話 その他☞

Q.相互直通運転開始前(2019年11月30日以前)は相互直通運転に関してどの程度ご存じでしたか?☞
直通列車の経路、行先 停車駅 運行種別 所要時間 運行本数 ☞
新規開業駅(羽沢横浜国大駅) 相互直通運転が始まるということだけ 運転される車両の種類☞
その他☞

Q.相互直通運転開始後(2019年11月30日以降)に新たに知ったことは何ですか?☞
上記質問と同じ回答選択☞

Q.開業以前に相互直通運転について知らなかった理由を教えてください。☞
相鉄線を利用することがほぼなくそのような情報を手に入れる機会がなかったから☞
相鉄線は利用するが相互直通運転に関する情報の掲載に気づけなかったから☞
その他☞

Q.現在、相鉄・JR相互直通線を利用していますか?☞
はい いいえ☞

Q.その理由を教えてください☞
よく行く場所への所要時間が短くなるから よく行く場所までの乗り換え回数が減るから☞
よく行く場所への運賃が安くなるから よく行く場所への運行本数が確保されているから☞
いままでの電車の混雑から解放されたかったから 新規開業という新しい出来事が好きだから☞
その他☞

Q.開業前は「利用しない」と思っていた理由を教えてください☞
よく行く場所への所要時間が変わらない、もしくは長くなると考えていたから☞
よく行く場所までの乗り換え回数が増えると考えたから☞
よく行く場所への運賃が変わらない、もしくは高くなると考えていたから☞
本数が少なく不便だと思ったから 直通線の混雑度が認めなかったから その他☞

Q.開業後直通線を利用するようになった理由を教えてください。☞
よく行く場所への所要時間が短くなったから ☞
よく行く場所までの乗り換え回数が減るとわかったから☞
よく行く場所への運賃が安くなるとわかったから ☞
直通線の混雑度合いを見て利用してもよいと思ったから☞
その他☞

Q.相鉄・JR相互直通線をご利用いただいていない理由を教えてください☞
よく行く場所への所要時間が長くなるから☞
よく行く場所までの乗り換え回数が多いから☞
運行本数が少ないから☞
よく行く場所への運賃が高いから☞
品川、東京方面への直通列車の設定がないから☞
新宿以北(池袋、赤羽、大宮、川越)へ直通する列車の本数が少ないから ☞
直通列車の種別は特急が多く乗り換えが必要となるから☞
直通列車の特急が最寄り駅に止まらないから よく行く場所が直通線に関係がないから☞
その他☞

Q.現在、相鉄線をご利用なさっている一番の目的は何ですか?☞
通勤、通学 買い物 お出かけ 普段は利用しない その他☞

Q.通勤通学の方面を教えてください。☞
東京都心 相鉄線沿線 東京都心方面以外 答えたくない☞

第三節 結果概要・考察

第一項 常盤祭でのアンケート調査の主な結果概要

調査対象者の多くが相鉄線利用者ではなかったが相鉄とJRが直通することについては88.6%の方が知っていた。実際に利用するかについては住んでいる場所が直通線に関係がないなどといった理由もあり利用したいと回答したのは66%にとどまった。また、相鉄とJRが直通することを知った理由として「家族や友人との会話で」という回答が多く見られた。

第二項 瀬谷駅北口駅前広場でのアンケート調査の主な結果概要

- ・都心方面へ通勤通学されている方で定期券を直通線経由に変更していない方
理由：小田急線利用のほうが早いから、現在の経由駅で買い物をするから
- ・都心方面へ通勤通学されている方で現在は直通線経由の定期にしていなが今後直通線経由の定期に変更しようと考えている人
変更していない理由：直通線の混雑の様子を見ていたため
いつ変更するつもりか：来年度に入ってから
- ・経済的視点から今後期待すること、不安に思っていること
期待：宅地開発、商業施設の新規開店、雇用の増加
不安：横浜駅周辺の衰退、区画整理に伴う退去

第三章 相鉄・JR直通線に実際に乗車してみる

相鉄・JR直通線の開業に伴い羽沢横浜国大駅が開業した。羽沢横浜国大駅が最寄り駅となり、3年生後半という時期も相まって東京都心へ出ることも増え、よく利用させていただいている。そこでICカードといったデータではなく、私自身の目で直通線の利用状況を把握し、データとして集計しようと考えた。人の目のデータであり完全に正確なモノとはいえないが体感的な情報も必要と考えている。

第一節 調査概要及びデータ

以下、羽沢横浜国大駅での乗車人数と羽沢横浜国大駅からの直通線利用状況をまとめる。なお、今回は

相鉄線から JR 線へ向かう上り方面のデータを記す。

第一項 記号、用語説明

△ x : x 人降車したことを示す

混雑度(率) : (輸送人員/輸送力)×100 で算出 (日本民営鉄道協会 HP より)

第二項 調査データ

ここでは自分が乗車した 1 車両のみのデータを掲載し、編成全体(10 両)ではない。なお、一部編成全体のデータも含まれるがそのデータに関しては数字データの隣に(全)と表記する。

①羽沢横浜国大駅での乗車人数

- ・ 12 月 26 日(木) 羽沢横浜国大駅 8 : 06 発 特急 川越行 20 人程度
- ・ 1 月 27 日(月) 羽沢横浜国大駅 6 : 05 発 特急 新宿行 15 人程度 (6 : 00 時点)
- ・ 1 月 29 日(木) 羽沢横浜国大駅 6 : 05 発 特急 新宿行 12 人程度 (6 : 00 時点)
- ・ 2 月 2 日(日) 羽沢横浜国大駅 8 : 24 発 特急 武蔵浦和行 15 人程度
- ・ 2 月 12 日(水) 羽沢横浜国大駅 7 : 31 発 特急 大宮行 50 人程度

②車内状況

- ・ 12 月 26 日(木) 羽沢横浜国大 8:06 発 特急 川越行
以下、各駅での乗降人数を記す。
羽沢横浜国大発車時点.....94 人程度
武蔵小杉.....△12 +9 =△3
西大井.....△不明+12 =不明
大崎駅.....△30 +20 =△10
恵比寿.....△20 +8 =△12
渋谷.....△20 +5 =△15
- ・ 1 月 20 日(月) 羽沢横浜国大 8:50 発 特急 新宿行
羽沢横浜国大発車時点...69 人程度(座席 54 人+立ち客 15 人程度)
大崎駅発車時点.....空席があった
- ・ 1 月 22 日(水) 羽沢横浜国大 7:51 発 特急 大宮行 8 号車
羽沢横浜国大発車時点...130 人
武蔵小杉発車時点.....混雑率 150%程度
- ・ 1 月 23 日(木) 羽沢横浜国大 11:16 発 各駅停車 新宿行
羽沢横浜国大発車時点...30 人程度
- ・ 2 月 12 日(水) 羽沢横浜国大 7:31 発 特急 大宮行
羽沢横浜国大発車時点...150 人程度 混雑率 150%程度
- ・ 2 月 14 日(金) 羽沢横浜国大 8:19 発 特急 赤羽行 2 号車
羽沢横浜国大発車時点...108 人

第二節 調査データに対する考察

相鉄・JR 直通線開業により武蔵小杉、西大井駅では渋谷・新宿方面へ向かう湘南新宿ラインが増便された。武蔵小杉～大崎間のみの乗客も多く見られ、いままでの湘南新宿ラインの本数の少なさを相鉄・JR 直通列車が補填し、輸送人員が増加し、混雑度の低下に寄与していると考えられる。また、開業後 1 ヶ月程度は朝

ラッシュ時間帯にもかかわらず、空席が目立っていたが、その後は認知が高まったかつ定期券の有効期限が切れ、直通線経由に変更したために利用者が増加したと考えられる。綿岸1人で大量のデータを収集するのは困難だが、これらのデータから時間経過による変化が見られるとよいのではないだろうか。

第四章 地域内産業連関表にむけて

研究対象範囲のうち、横浜市旭区、瀬谷区に関しての地域内産業連関表作成を試みた。その結果、対象地域での粗付加価値の産業部門計は206,442(百万円)とわかり、また、建設、金融・保険、不動産、サービス部門で神奈川県、横浜市により産業構成比が高いことが分かった。

表1 対象地域の横浜市に対する特化係数

表2 対象地域の神奈川県に対する特化係数

		①対象地域	②横浜市	特化係数 ①/②			①対象地域	②神奈川県	特化係数 ①/②
01	農林水産業	0.0000238	0.001283749	0.018535914	01	農林水産業	0.0000238	0.002285563	0.010411204
02	鉱業	0.0000000	7.72849E-06	0	02	鉱業	0.0000000	0.000131629	0
03	製造業	0.0653014	0.196029025	0.333120964	03	製造業	0.0653014	0.322302726	0.202608829
04	建設	0.0528201	0.051931463	1.017112507	04	建設	0.0528201	0.049684441	1.063112312
05	電力・ガス・水道	0.0000000	0.04122168	0	05	電力・ガス・水道	0.0000000	0.036137261	0
06	商業	0.0115875	0.085960728	0.134800104	06	商業	0.0115875	0.067027305	0.172877532
07	金融・保険	0.0528851	0.024832969	2.129633006	07	金融・保険	0.0528851	0.025792336	2.050419564
08	不動産	0.2894278	0.119498348	2.42202346	08	不動産	0.2894278	0.111164821	2.603591679
09	運輸	0.0337803	0.069454233	0.486367164	09	運輸	0.0337803	0.050556769	0.668164898
10	情報通信	0.0403456	0.058957047	0.684322764	10	情報通信	0.0403456	0.049870725	0.809004664
11	公務	0.0000000	0.0294483	0	11	公務	0.0000000	0.030080655	0
12	サービス	0.3966179	0.31604013	1.254960474	12	サービス	0.3966179	0.250484489	1.58340292
13	分類不明	0.0000000	0.005334599	0	13	分類不明	0.0000000	0.00448128	0
計		1.0000000	1	1	計		1.0000000	1	1

第五章 終わりに

本稿では相互直通運転開始前と開始後の分析を統計調査及び自身での調査を試みた。新年度に直通線経由に定期券の経路変更を行おうと考えている人も多くいると考えられる。その方たちの経路変更に伴う購買行動範囲の変化及び相鉄HDの経済行動により今回、設定した本線地域の経済規模、経済構造の変化を今後捉えていきたいと考えている。

第六章 終わりに

本稿では相互直通運転開始前と開始後の分析を統計調査及び自身での調査を試みた。新年度まであと約1ヶ月であり、新年度に定期券の経路変更を行おうと考えている人もいるであろう。その方たちの経路変更に伴った最寄り駅での購買行動や相鉄HDさんの沿線開発、この2つの経済行動により今回設定した本線地域の経済規模、経済構造がどのように変化するかを捉えていきたいと考えている。

参考文献

- 小長谷一之・前川知史,「経済効果入門-地域活性化・企画立案・政策評価のツール」,pp94~125
- 白岩・居城(2019),「羽沢横浜国大駅駅勢圏の策定と地域に及ぼす経済効果～産業連関分析とアンケート調査を用いて～」