

東海道貨物支線の貨客併用化に関するアンケート調査

報 告 書

平成24年3月

東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会

目 次

1. アンケート調査の概要	1
1. 1 アンケート調査の対象	1
1. 2 アンケート調査の実施要領	1
1. 3 アンケート調査の実施状況	1
1. 4 分析ブロックの設定について	2
2. アンケート集計結果	4
2. 1 項目別集計結果	4
2. 2 まとめ	21

1. アンケート調査の概要

東海道貨物支線の貨客併用化（以下、本路線という）に対するニーズや認知度等を把握し、今後の本路線の実現に向けた検討の参考とするため、本路線の検討ルート沿線の事業所を対象にアンケート調査を実施した。

その際パンフレットを同封することで、貨客併用化の情報発信を併せて実施した。

1. 1 アンケート調査の対象

京浜臨海部第1層～第3層(*)および本路線の経由地周辺に立地する、以下の業種の事業所と、同エリアに立地する大規模商業施設を対象に抽出した。

〔対象業種／
建設業、製造業、電気・ガス・熱供給・水道業、運輸業、郵便業、情報通信業、廃棄物処理業、
学術・開発研究機関〕

(*)京浜臨海部第1層～第3層の区分について

「横浜・川崎 臨海部工場立地図」(平成22年3月 京浜臨海部再編整備協議会)の「京浜臨海部区域図」を参考とした。

〔既成市街地：JR東海道線から産業道路まで
臨海部第1層：産業道路からほぼ内奥運河まで
臨海部第2層：内奥運河から京浜運河まで
臨海部第3層：京浜運河の海側の新しい埋め立て地〕

1. 2 アンケート調査の実施要領

配布回収方法：郵送

配布期間：平成23年11月10日～11月20日

回収期間：平成23年11月10日～12月10日（消印有効）

1. 3 アンケート調査の実施状況

本アンケート調査の配布回収結果は次のとおりである。

配布数	874 件
回収数 (*)	249 件
回収率	28.5 %

(*) 回答欄が白紙であった無効票1を含む

1. 4 分析ブロックの設定について

本調査では、エリアの特性による意向の違い等を把握するため、以下のようなブロックを設定し、ブロック別の集計を行った。

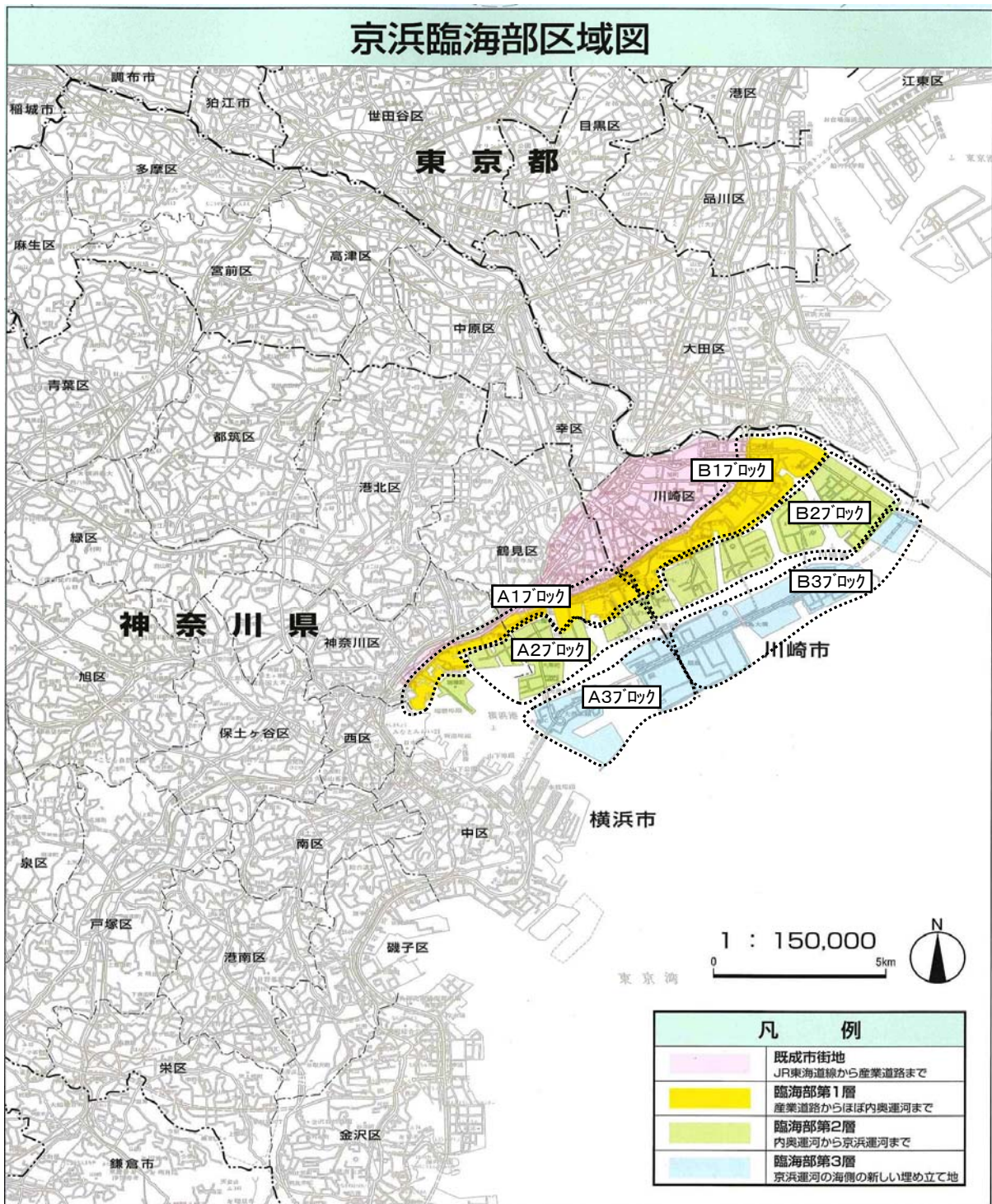
<分類表>

ブロック名	該当地域	配布数(*1)	回収数(*2)	回収率
A 1 ブロック	(横浜市) 京浜臨海部第一層及び市街地のうち次の町丁 〔安善町1丁目、小野町、寛政町、末広町の一部、生麦、弁天町、汐入町、下野谷町、仲通、本町通、浜町、神奈川、新浦島町、橋本町、星野町、守屋町、出田町、山内町〕	145	34	23.4%
A 2 ブロック	(〃) 京浜臨海部第二層のうち次の町丁 〔安善町2丁目、末広町の一部、大黒町、恵比須町、宝町、千若町〕	92	26	28.3%
A 3 ブロック	(〃) 京浜臨海部第三層のうち次の町丁 〔扇島、大黒ふ頭〕	86	24	27.9%
B 1 ブロック	(川崎市) 京浜臨海部第一層及び市街地のうち次の町丁 〔浅野町、池上新町、池上町、江川、鋼管通、小島町、塩浜、白石町、田辺新田、田町、殿町、日ノ出、南渡田町、夜光、四谷下町、四谷上町、浜町、小田栄、桜本、田島町、小田〕	213	61	28.6%
B 2 ブロック	(〃) 京浜臨海部第二層のうち次の町丁 〔浮島町、扇町、大川町、千鳥町、水江町〕	189	55	29.1%
B 3 ブロック	(〃) 京浜臨海部第三層のうち次の町丁 〔扇島、東扇島〕	149	44	29.5%
合計		874	244	27.9%

(*1) 回答欄が白紙であった無効票1を含む。

(*2) 匿名(所在地不明)が4件あったため、回収数・回収率は前項と一致しない。

<参考>



「横浜・川崎 臨海部工場立地図（平成22年3月 京浜臨海部再編整備協議会）」を一部、東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会事務局で加工

2. アンケート集計結果

2. 1 項目別集計結果

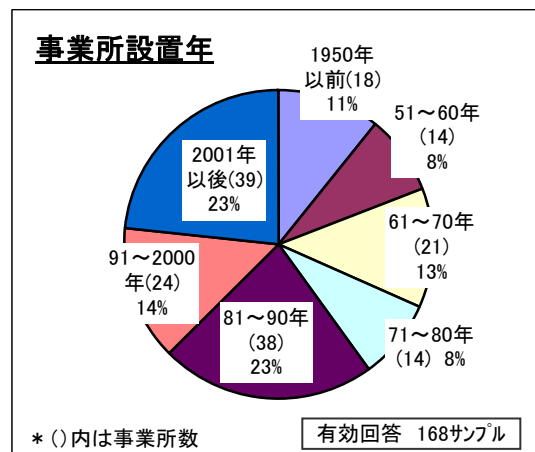
I. 貴事業所までの交通手段等に関する質問

問1 回答のあった事業所の概要

(1) 事業所設置年

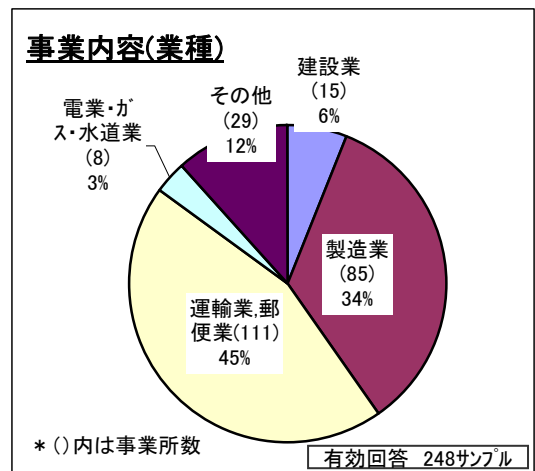
回答企業の過半数（60％）が、1981年以後に設置されている。

また、2001年以後に設置された事業所の割合も、23％と比較的高い。



(2) 事業内容

回答企業の事業内容は、運輸業、郵便業（45％）、製造業（34％）、その他（12％）、建設業（6％）、電気・ガス・水道業（3％）の順である。



(3) 施設概要

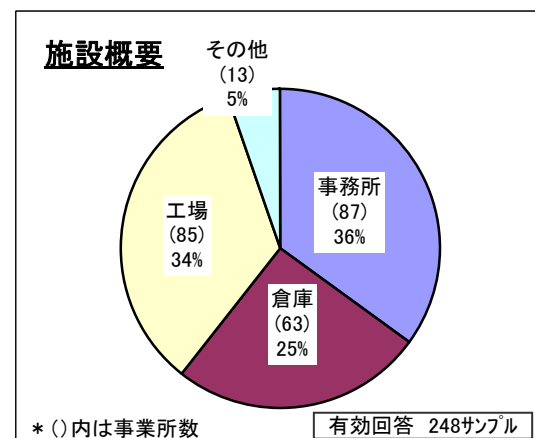
事業所の施設概要については、「事務所」が36％、「工場」が34％とほぼ同じとなり、ついで「倉庫」が25％となっている。

注) 本項目を集計した結果、複数回答（例えば「①事務所兼 ③工場」）が多くみられたため、次の基準に基づき、回答を処理した。

<施設概要のコーティング要領>

企業基礎情報リストの施設概要や業種区分を参考にしつつ、「③工場→②倉庫→①事務所」の順で回答を一つに絞る。

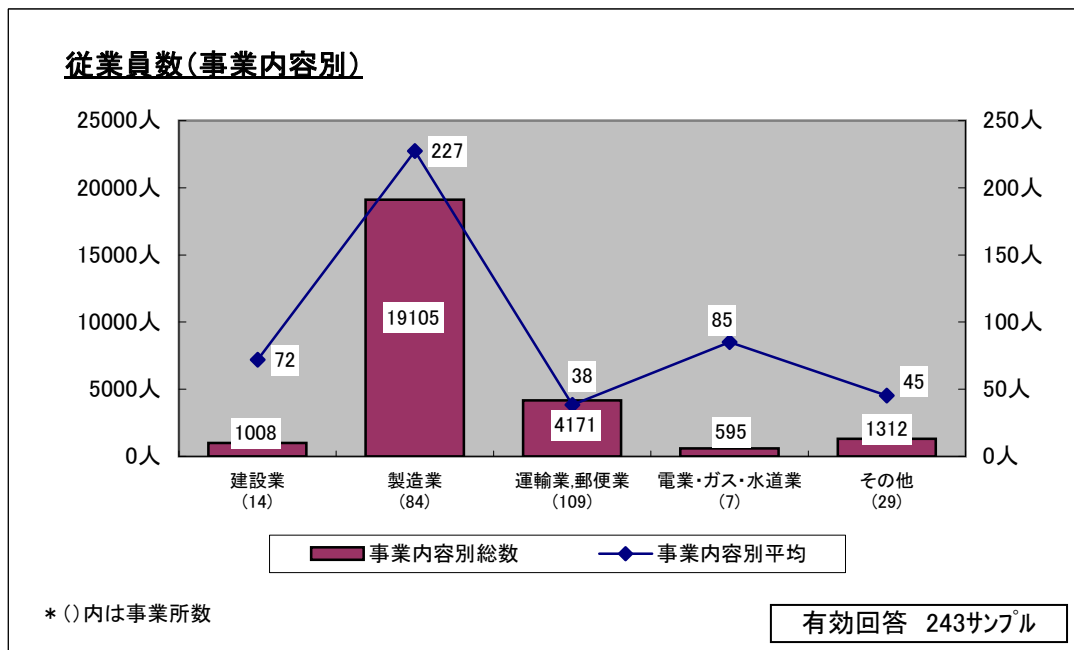
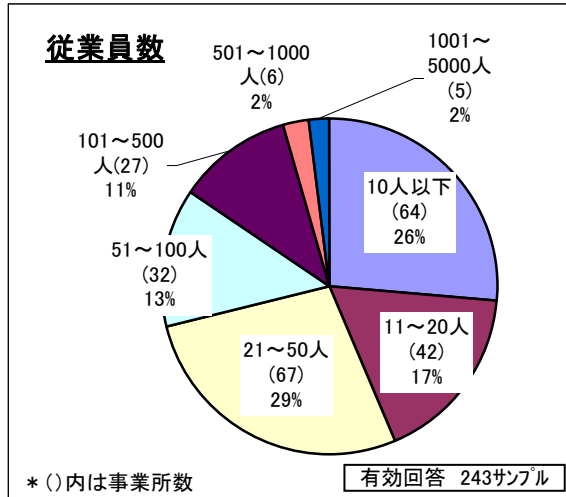
例) 「①事務所 兼 ③工場」→③とした



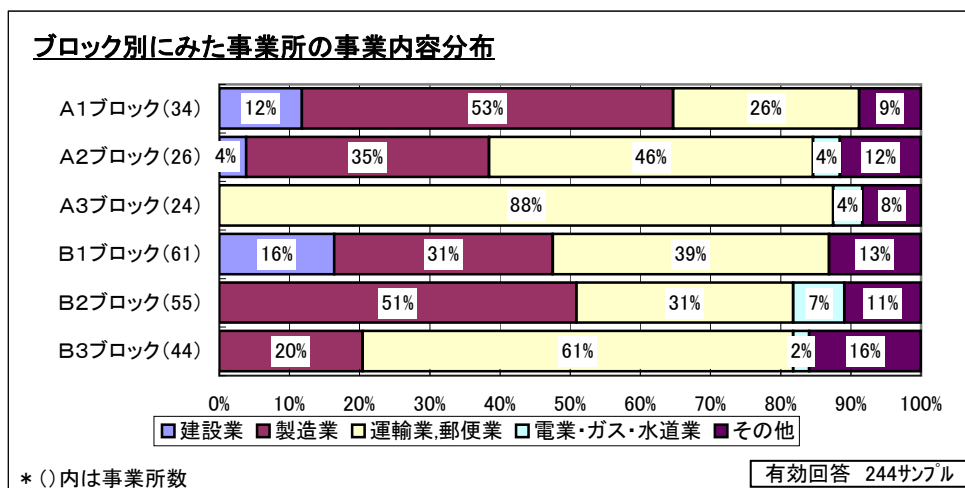
(4) 従業員数

本調査で回答のあった企業の従業員数分布は、50人以下が72%となっており、500人以上はわずか4%となっている。

事業内容では、製造業の従業員が最も多い。また、平均従業員数も、製造業が227人と最も多い。



(5) ブロック別にみた事業所の事業内容分布



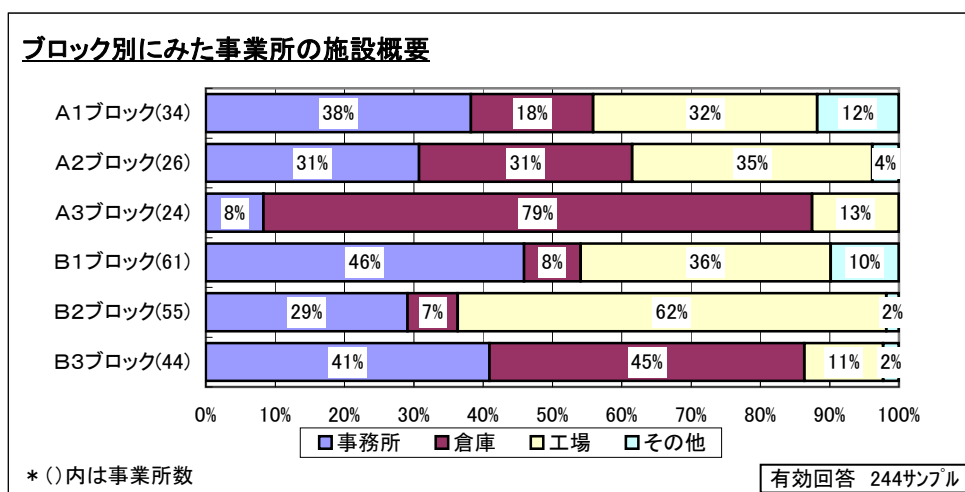
[横浜市ブロック(A 1～A 3ブロック)]

内陸側のA 1ブロックでは製造業が53%と最も多く、A 2ブロックでは、運輸業,郵便業(46%)が多い。また、最も海側のA 3ブロックでは、運輸業,郵便業が80%を超えている。

[川崎市ブロック(B 1～B 3ブロック)]

内陸側のB 1ブロックでは、運輸業,郵便業(39%)、製造業(31%)に次いで、建設業(16%)の分布も見られる。また、B 2ブロックでは、製造業(51%)が多く、最も海側のB 3ブロックでは、運輸業,郵便業が60%を超えている。

(6) ブロック別にみた事業所の施設概要



[横浜市ブロック(A 1～A 3ブロック)]

A 1ブロックでは、事務所が38%と最も多く、A 2ブロックでは、工場(35%)が多い。また、A 3ブロックでは、倉庫が約80%となっている。

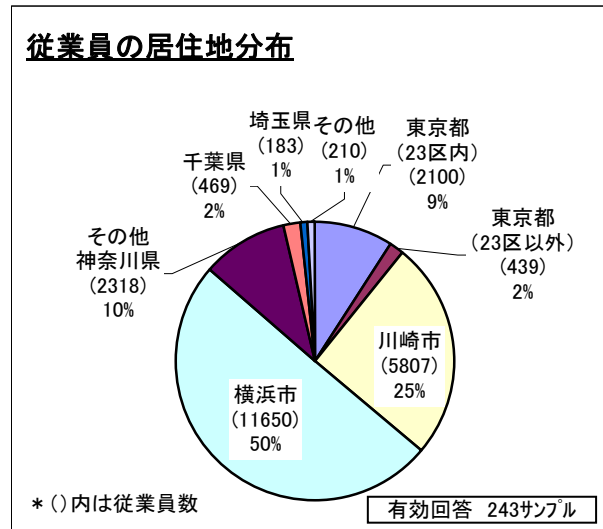
[川崎市ブロック(B 1～B 3ブロック)]

B 1ブロックでは、事務所が46%と最も多く、B 2ブロックでは、工場(62%)が多い。また、B 3ブロックでは、倉庫が45%と最も多く、次いで事務所が41%となっている。

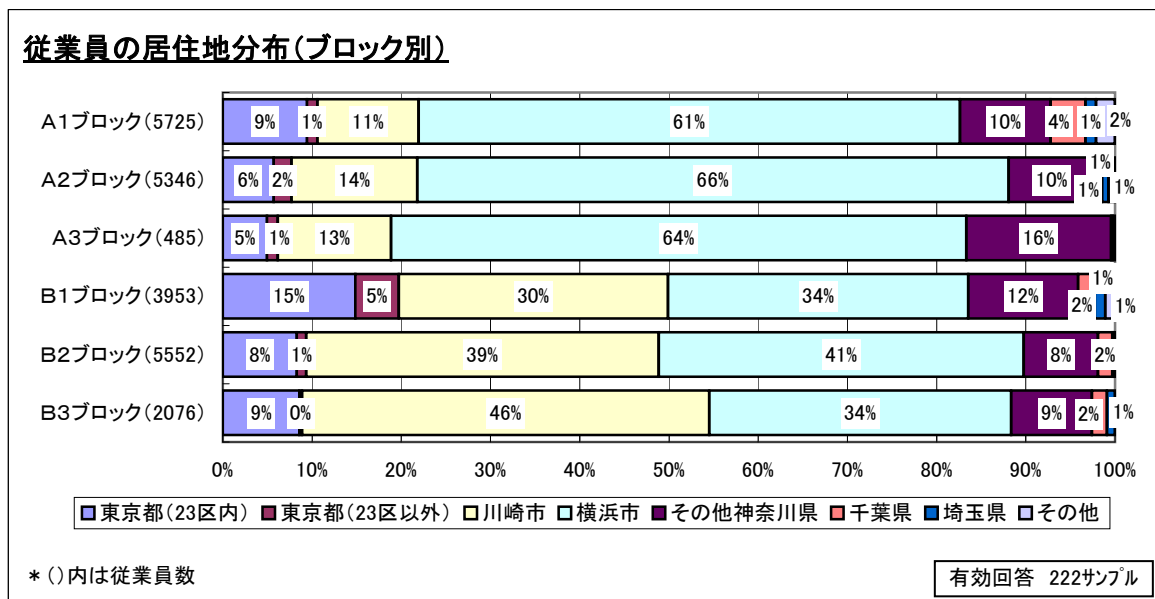
問2 事業所の従業員の居住地分布について

(1) 事業所の従業員の居住地分布について

回答の得られた事業所の従業員の85%が、神奈川県内（横浜市，川崎市，その他神奈川県）から通勤している。



(2) ブロック別にみた事業所の従業員の居住地分布について

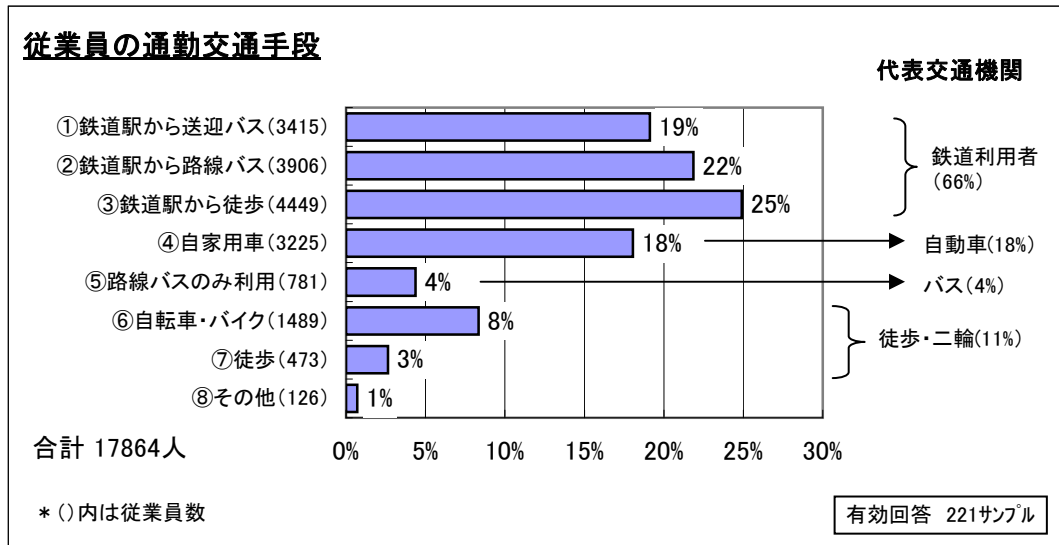


横浜市ブロック（A1～A3ブロック）では、「横浜市」が60%を超える高い比率となっている。

川崎市ブロック（B1～B2ブロック）では、「川崎市」と「横浜市」がそれぞれ30%～40%程度となっている。

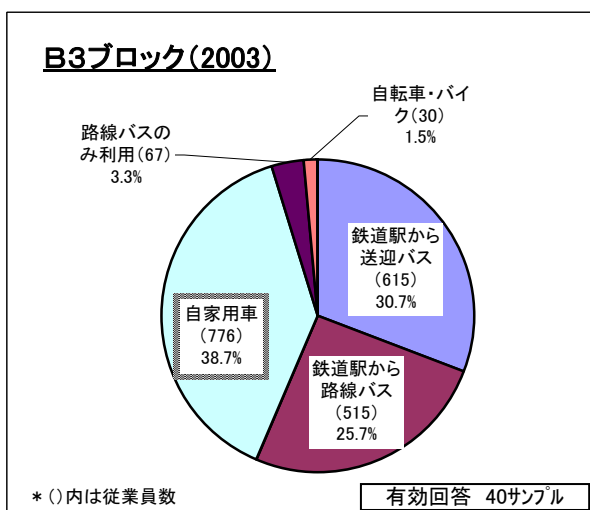
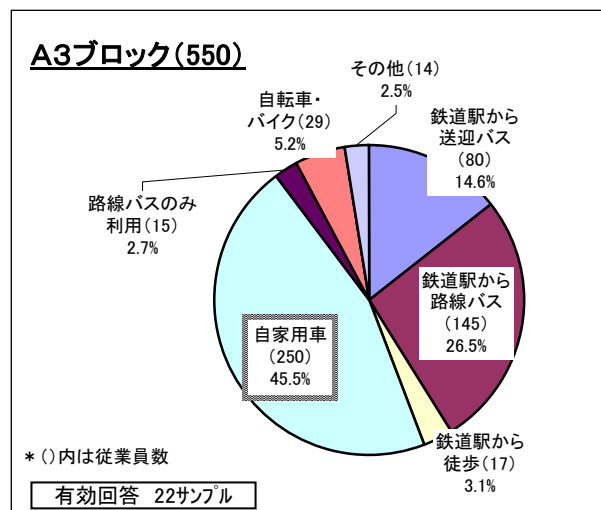
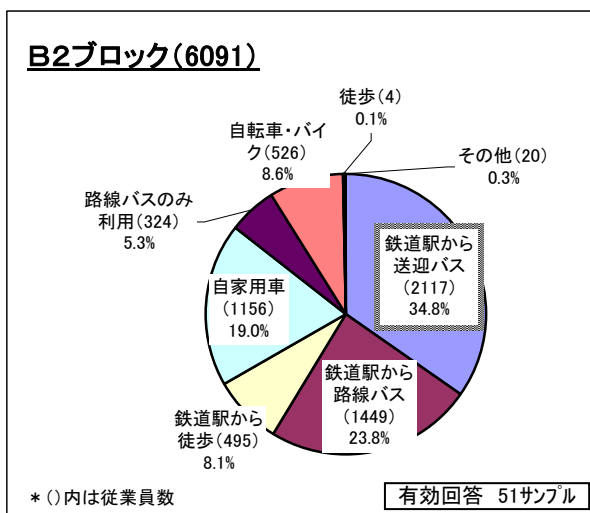
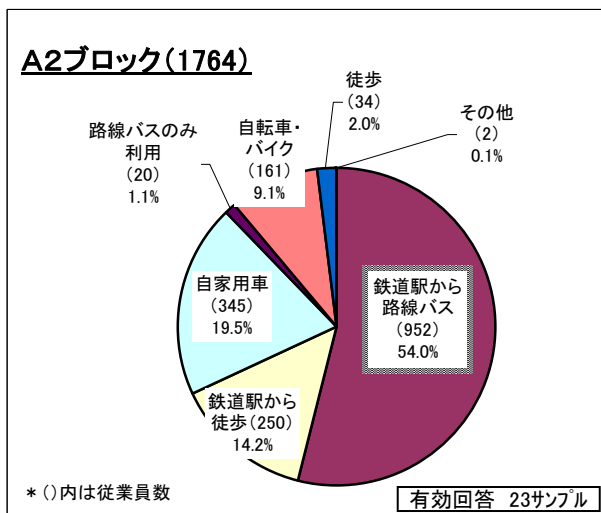
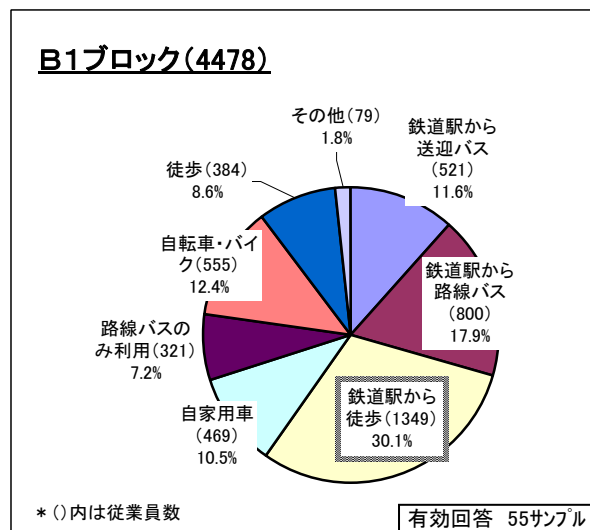
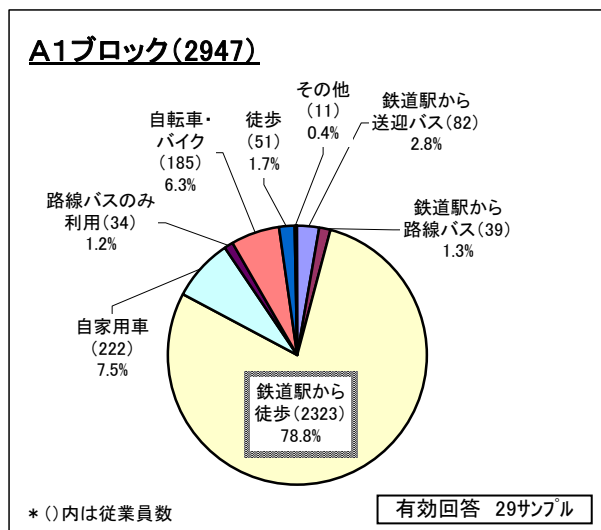
問3 従業員の通勤交通手段について

(1) 従業員の通勤交通手段



従業員の通勤交通手段は、代表交通機関でみて、鉄道（66%）、自動車（18%）、バス（4%）、自転車・バイク・徒歩（11%）、その他（1%）となっている。

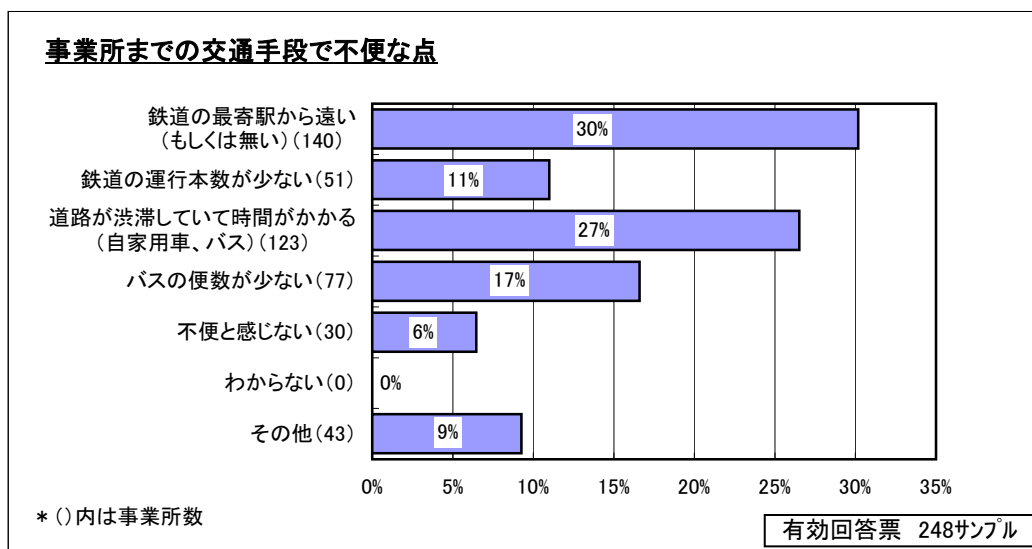
(2) ブロック別にみた従業員の通勤交通手段



ブロック別に従業員の通勤交通手段を挙げると、内陸側のA1、B1ブロックでは「鉄道駅から徒歩」(A1: 78.8%、B1: 30.1%)が最も高くなっている。
 また、A2ブロックでは「鉄道駅から路線バス」(54.0%)が最も高く、B2ブロックでは「鉄道駅から送迎バス」(34.8%)が最も高くなっている。
 一方、最も海側のA3、B3ブロックでは、「自家用車」(A3: 45.5%、B3: 38.7%)が最も高くなっている。

問4 事業所までの交通手段の所感について

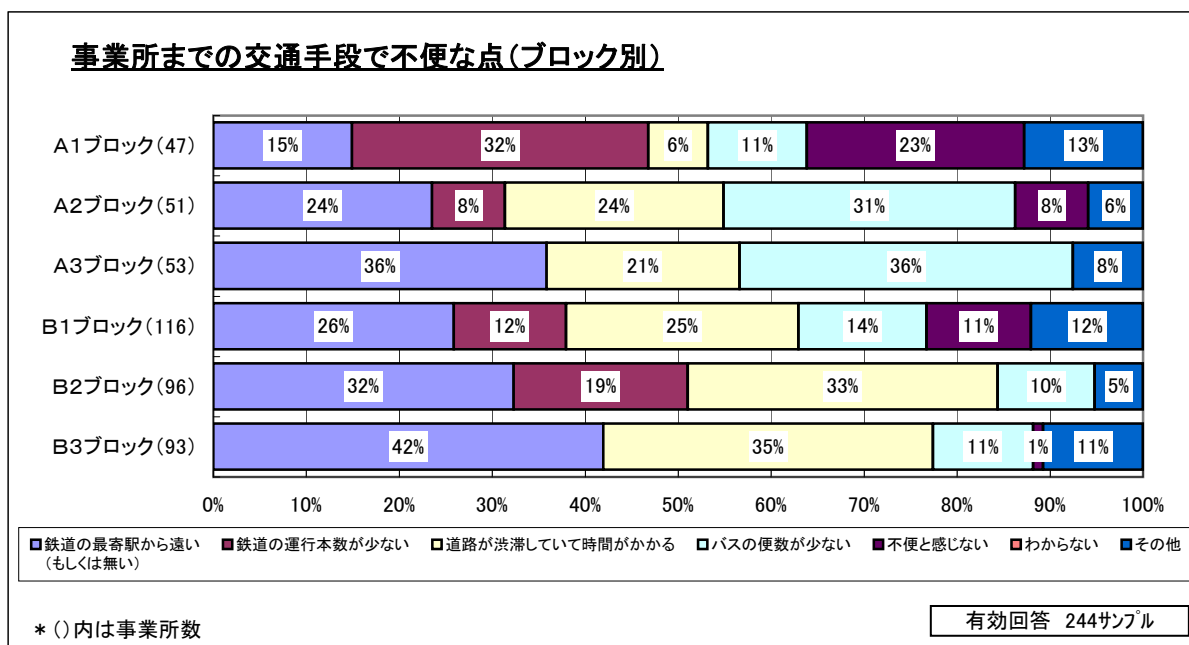
(1) 事業所までの交通手段で不便な点 (複数回答可)



事業所までの交通手段で不便な点は、「鉄道の最寄り駅から遠い (もしくは無い)」が30%と最も高く、次いで「道路が渋滞していて時間がかかる」(27%)、「バスの便数が少ない」(17%)となっている。

「不便と感じない」と回答した事業所はわずか6%であり、何らかの不便を感じている事業所が大多数を占めている。

(2) ブロック別にみた事業所までの交通手段で不便な点 (複数回答可)



ブロック別の事業所までの交通手段の不便な点を見ると、「鉄道の最寄り駅から遠い (もしくは無い)」が不便な点として挙げられた割合の高いブロックは、A3、B1、B2、B3ブロックである。

「道路が渋滞していて時間がかかる」は、B1、B2、B3ブロックで高い割合となっている。

「バスの便数が少ない」の割合が高かったのは、A2、A3ブロックであった。

その他の点では、「不便と感じない」の割合がA1ブロックで23%と高く、「鉄道の運行本数が少ない」の割合は、A1ブロックで高かった。

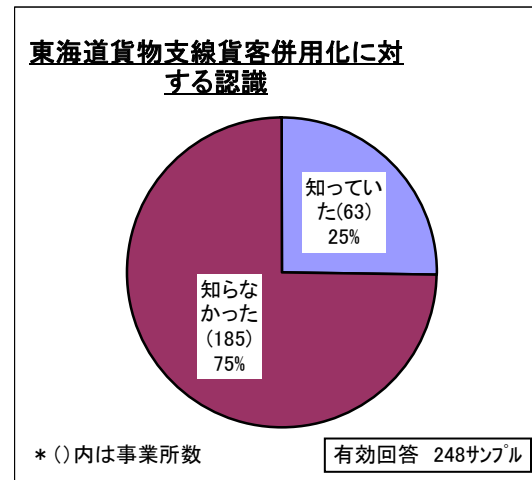
II. 東海道貨物支線の貨客併用化による影響や期待に関する質問

問5 東海道貨物支線貨客併用化に対する認識について

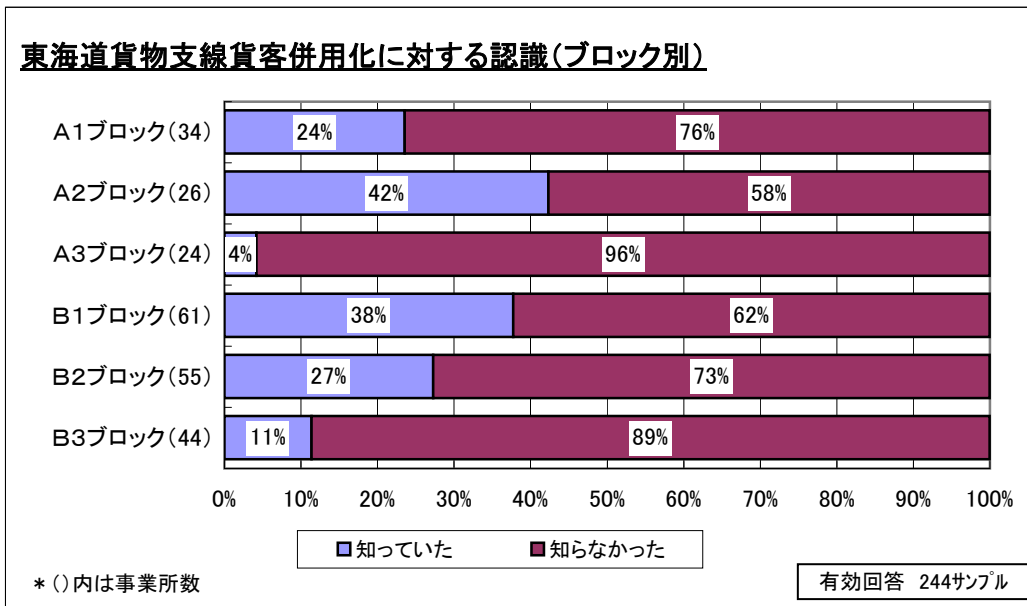
(1) 貨客併用化に対する認識

本路線の貨客併用化に対する認識は、「知っていた」が25%、「知らなかった」が75%と「知らなかった」の割合が高い。

平成14年度アンケート調査では、「知っていた」が49%、「知らなかった」が51%という結果であったことから、今回調査の方が、前回調査よりも、貨客併用化に対する認識度が低くなっている。

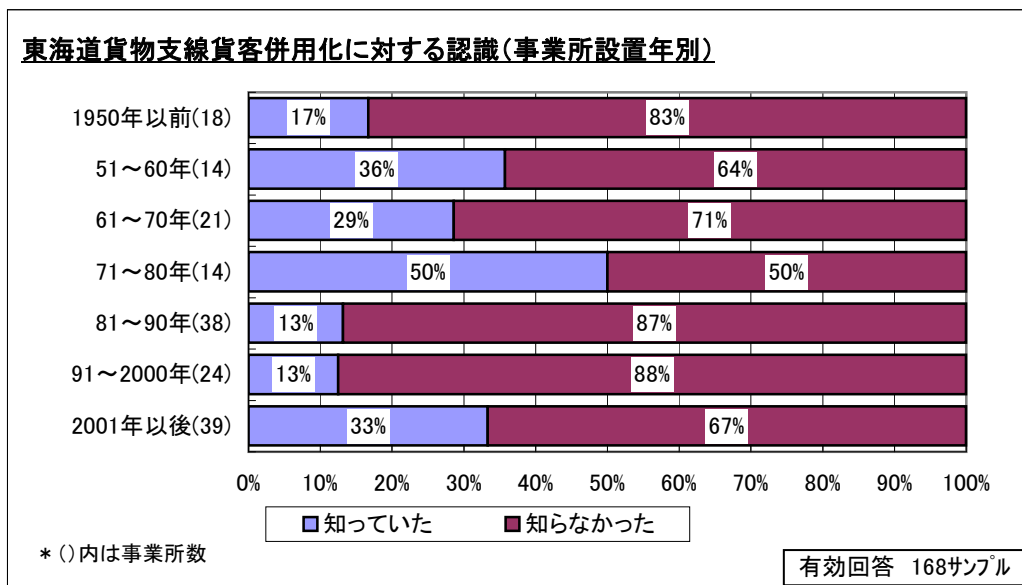


(2) ブロック別にみた貨客併用化に対する認識



ブロック別でみると、「知っていた」が最も高かったのは、A2ブロックの42%で、次いでB1ブロックの38%であった。一方、最も海側のA3、B3ブロックでは、4%~11%にとどまっており、認識度が低い。

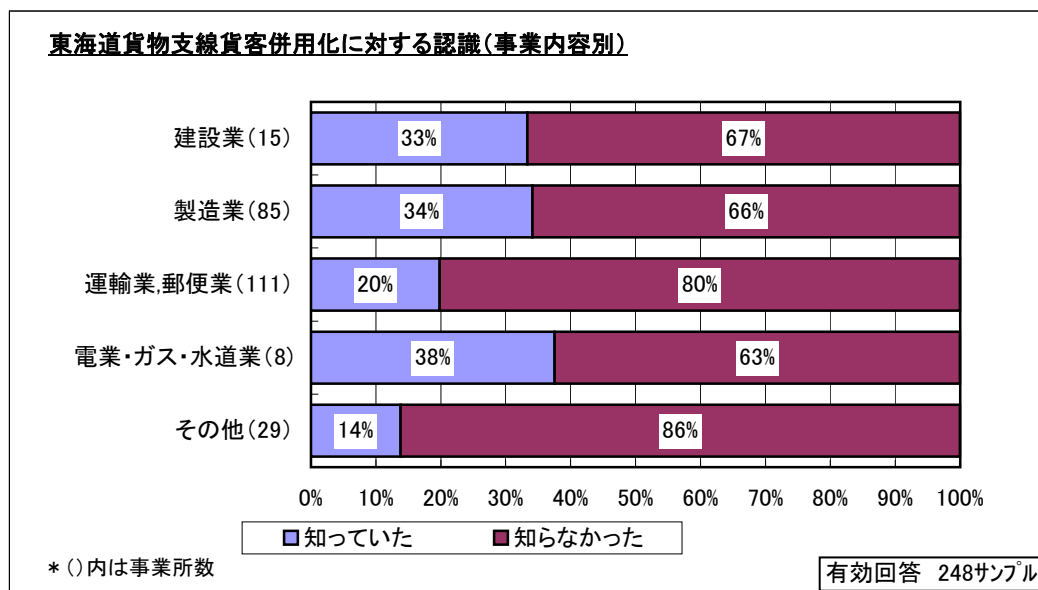
(3) 事業所設置年別にみた貨客併用化に対する認識



事業所設置年別では、「知っていた」が最も高かったのは、「1971年～1980年」に設置された事業所で50%であった。次いで、「1951年～1960年」の36%、「2001年以降」の33%であった。

一方、「1981年～1990年」「1991年～2000年」では、13%であった。

(4) 事業内容別にみた貨客併用化に対する認識



事業内容別では、「電気・ガス・水道業」の38%が最も高く、続く「製造業」(34%)と「建設業」(33%)はほぼ同率であった。

「運輸業、郵便業」の認識度は20%で、「その他」は14%であった。

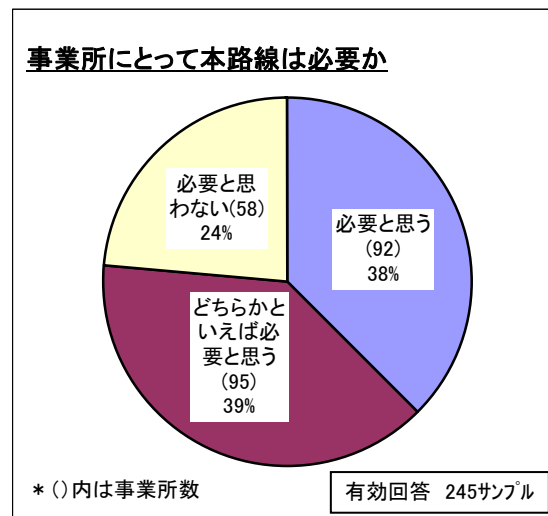
問6 事業所にとっての本路線の必要性について

(1) 事業所にとっての本路線の必要性

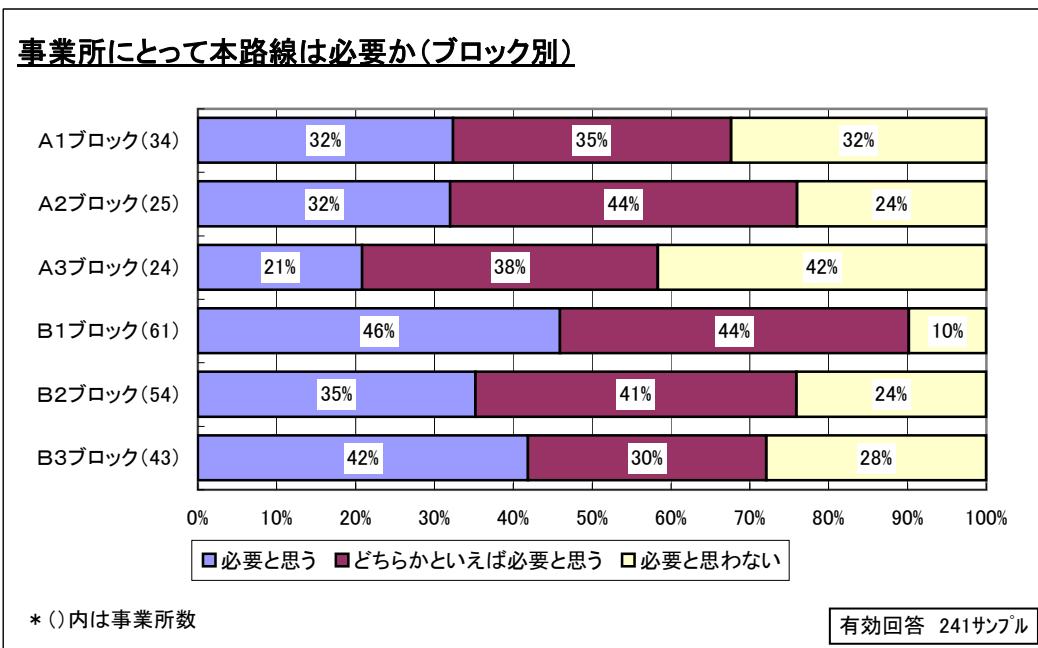
事業所にとっての本路線の必要性は、「必要と思う」が38%、「どちらかといえば必要と思う」が39%、「必要と思わない」が24%となった。

「必要と思う」「どちらかといえば必要と思う」を合計した割合は75%を超えており、必要と感じている事業所が多い。

平成14年度アンケート調査では、「必要と思う」が76%、「必要と思わない」が24%という結果であった。今回調査と前回調査とを比較すると、本路線が必要であると感じている事業所の割合はほぼ同じであった。



(2) ブロック別にみた事業所にとっての本路線の必要性

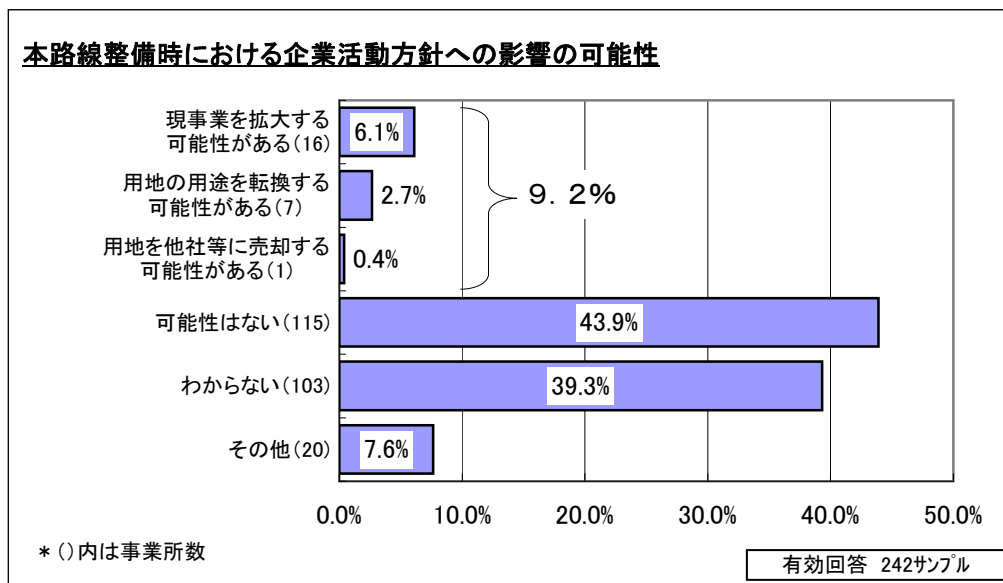


ブロック別にみると、全てのブロックで、「必要と思う」または「どちらかといえば必要と思う」と回答した事業所の割合が50%を超えている。

特にB1ブロックでは、90%の事業所が「必要と思う」または「どちらかといえば必要と思う」と回答している。

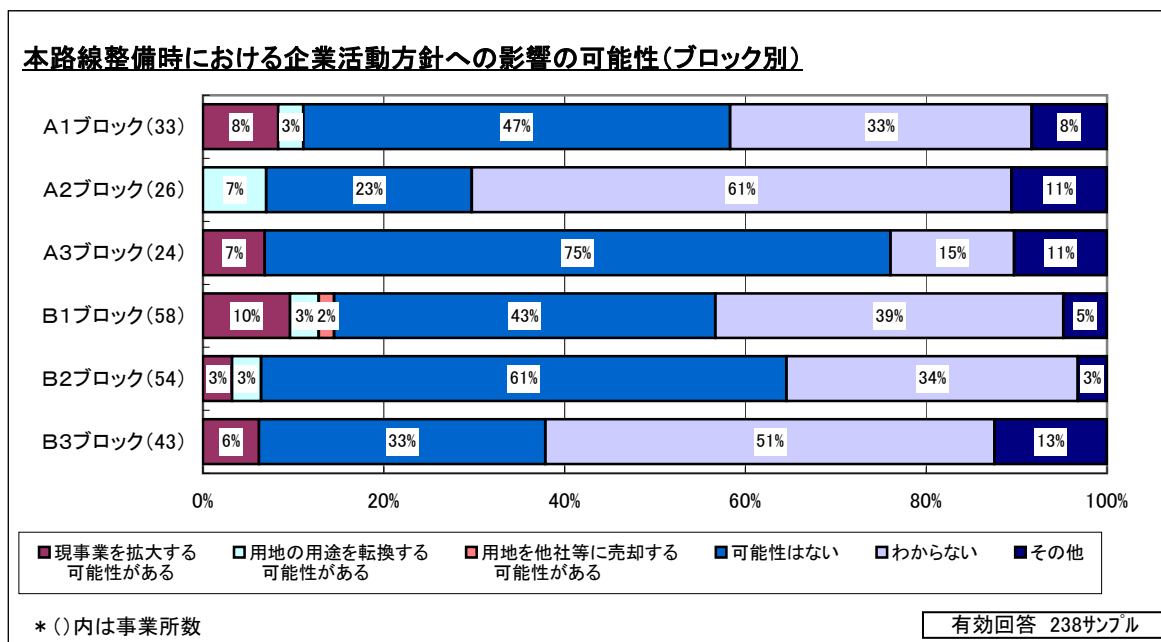
問7 本路線が開業した場合の事業所の企業活動方針等について

(1) 企業活動方針への影響の可能性（複数回答可）



本路線が整備された場合の企業活動方針への影響可能性については、何らかの「可能性はある」と回答した事業所は9.2%であった。一方、「可能性はない」と回答した事業所は、約44%であった。

また、「わからない」と回答した事業所も約40%あった。



ブロック別にみると、「可能性がある」と回答した事業所の割合は、A1ブロックで11%、A2、A3ブロックで7%、B1ブロックで15%、B2、B3ブロックで6%となっている。

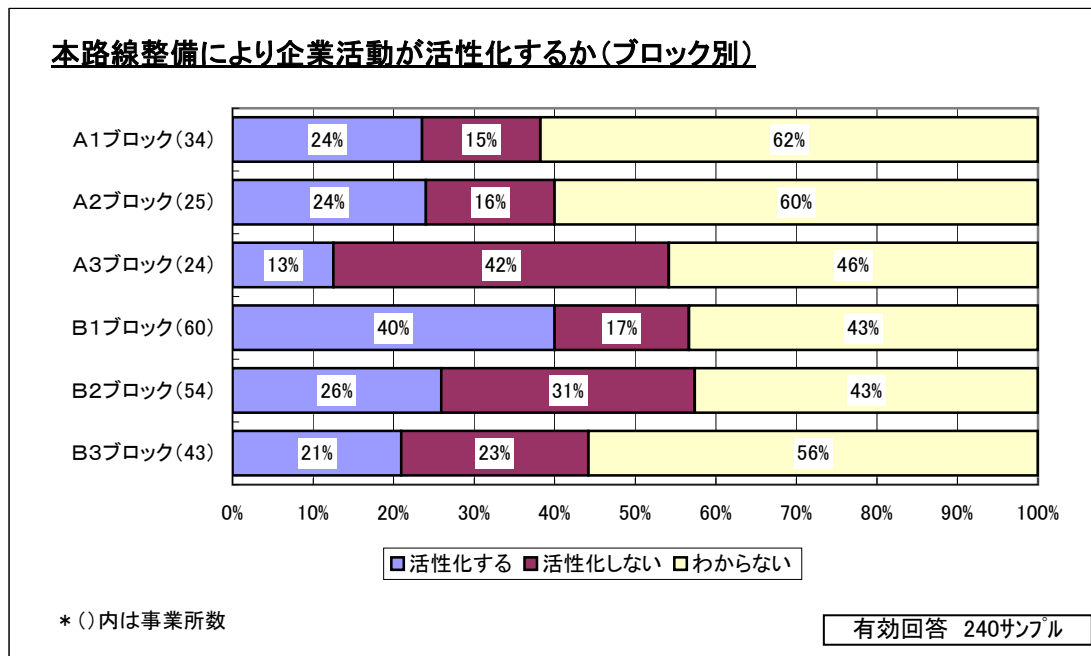
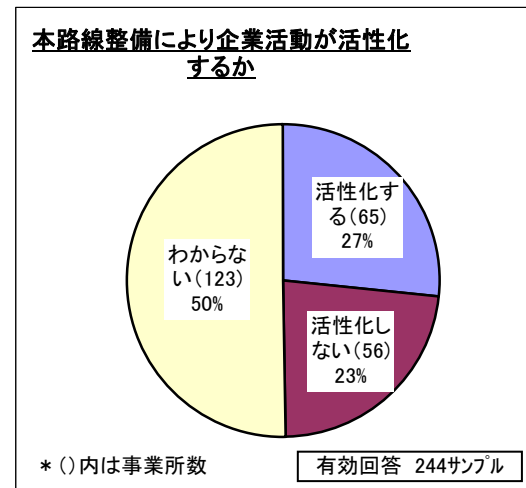
一方、「可能性がない」と回答した事業所は、各ブロックで23~75%の割合となっている。

また、「わからない」とした割合は、各ブロックで15~61%となっている。

(2) 企業活動活性化の有無

本路線が実現した場合の企業活性化の有無については、「活性化する」が27%、「活性化しない」が23%となっている。

一番多い回答は、「わからない」で50%となっている。



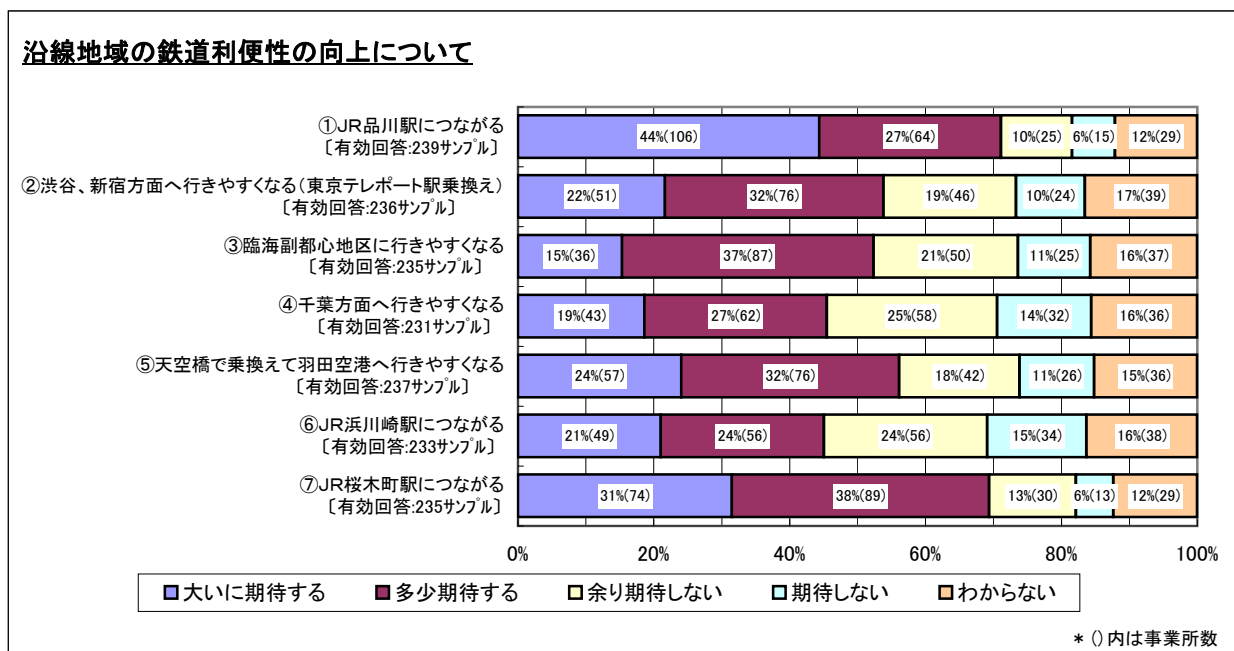
ブロック別にみると、特にB1ブロックで、「活性化する」と回答した事業所の割合が40%と高い。

一方、A3ブロックでは「活性化する」が13%にとどまり、「活性化しない」が42%となっている。

また全ブロックで、「わからない」が一番多い回答となっている。

問8 東海道貨物支線貨客併用化への期待について

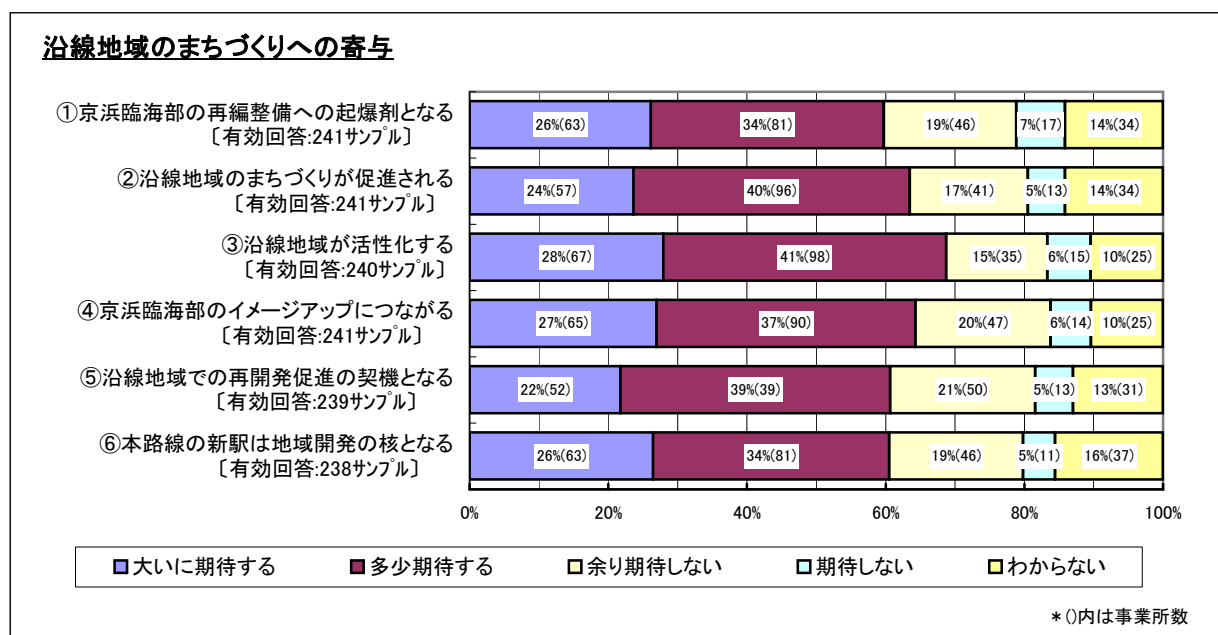
(1) 本路線整備時における沿線地域の「鉄道利便性向上」に対する期待



本路線整備時における沿線地域の「鉄道利便性向上」に対する期待は、「①JR品川駅につながる」ことに対して71%が「期待する」(大いに期待する+多少期待する)、「⑦JR桜木町駅につながる」ことに対して69%が「期待する」となっている。

「④千葉方面へ行きやすくなる」は、「期待する」が46%であるが、一方「期待しない」(余り期待しない+期待しない)が39%となっている。

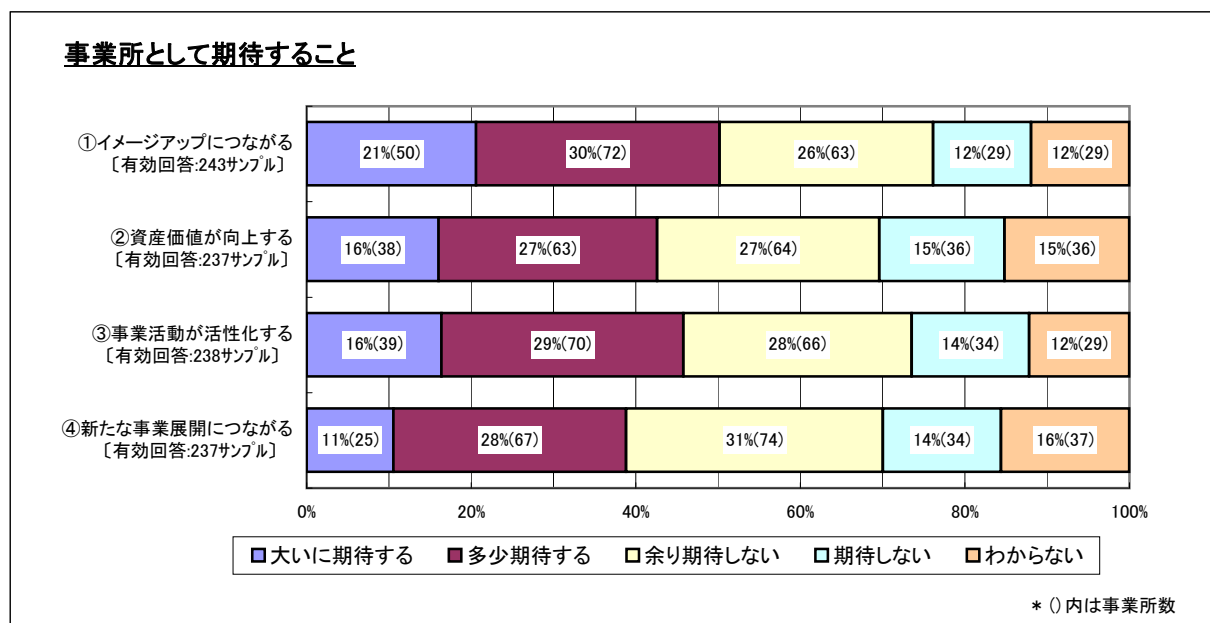
(2) 本路線整備時における沿線地域の「まちづくり」への寄与に対する期待



本路線整備時における沿線地域の「まちづくり」への寄与に対する期待は、どの項目についても約60%が「期待する」となっている。

最も期待が大きい項目は「③沿線地域が活性化する」で、69%の事業所が「期待する」と回答している。

(3) 本路線整備時において事業所として期待すること



本路線整備時において事業所として期待することは、「①イメージアップにつながる」が最も多く、51%が「期待する」としている。

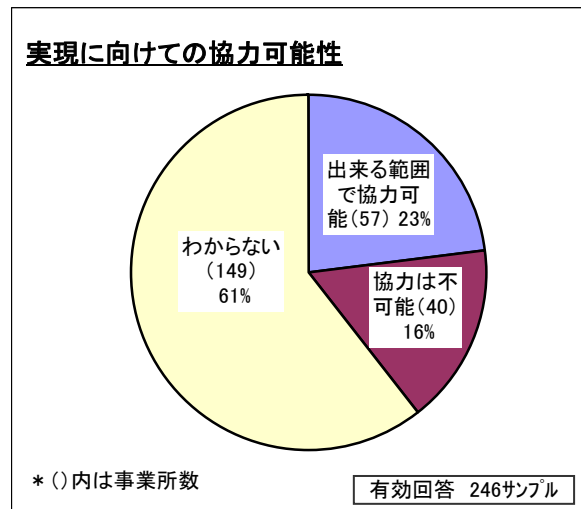
一方「④新たな事業展開につながる」では、「期待しない」が45%、「期待する」が39%となっている。

問9 本路線実現に向けての協力可能性について

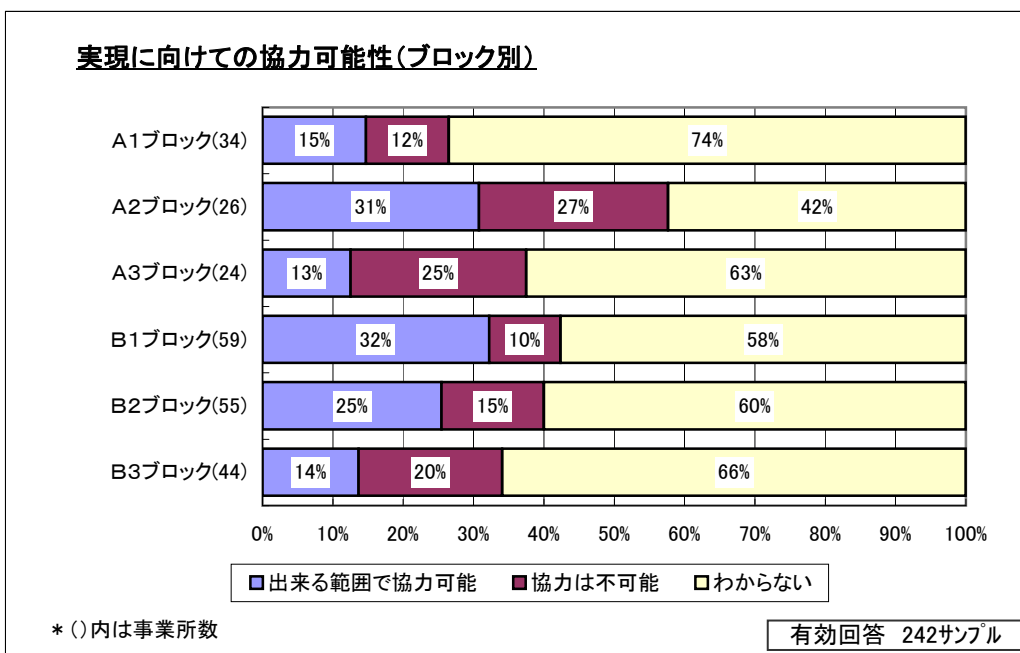
(1) 本路線実現に向けての協力可能性

本路線実現に向けて協力可能かどうかについては、「出来る範囲で協力可能」が23%、「協力は不可能」が16%と、「出来る範囲で協力可能」と回答した事業所が若干多い。

一番多い回答は、「わからない」で61%となっている。



(2) ブロック別にみた本路線実現に向けての協力可能性



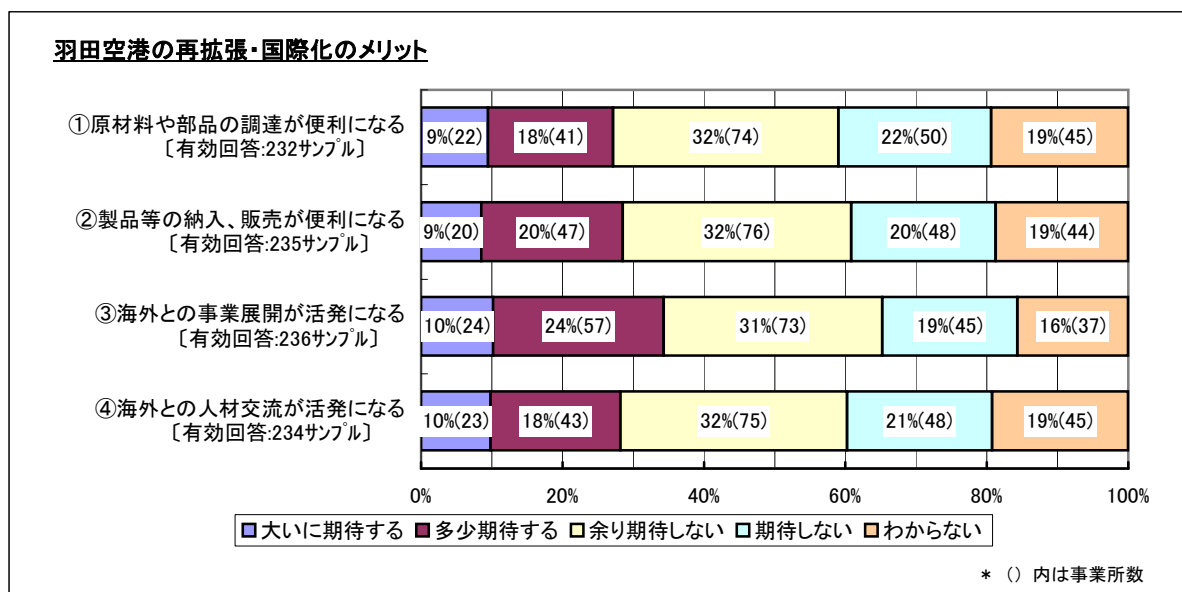
ブロック別にみると、「出来る範囲で協力可能」と回答した割合が高かったブロックは、A2ブロック(31%)、B1ブロック(32%)、B2ブロック(25%)であった。A2ブロックは、一方で「協力は不可能」との回答も27%あった。

A3、B3ブロックでは「出来る範囲で協力可能」が13~14%で、「協力は不可能」が20~25%であった。

また全ブロックで、「わからない」が一番多い回答であった。

Ⅲ. 羽田空港再拡張・国際化についての質問

問10 羽田空港の再拡張・国際化によるメリットについて



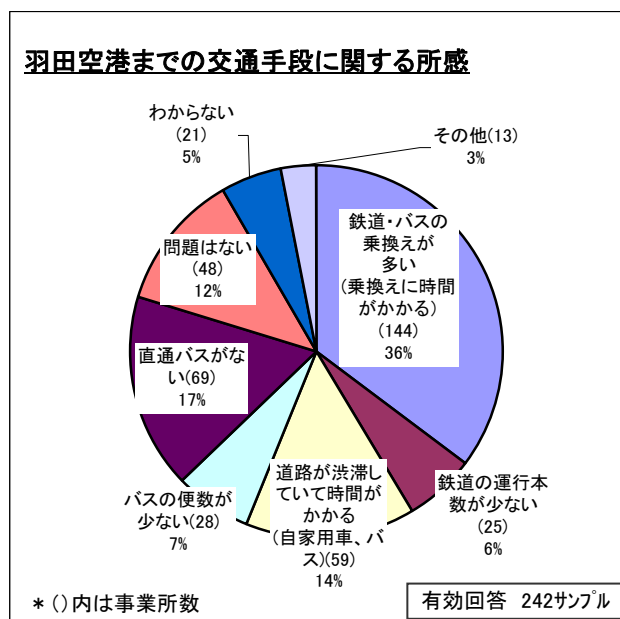
羽田空港の再拡張・国際化によるメリットについては、「③海外との事業展開が活発になる」ことに対して34%の企業が「期待する」（大いに期待する＋多少期待する）としている。

一方、「期待しない」（余り期待しない＋期待しない）とした割合は、50～54%であった。

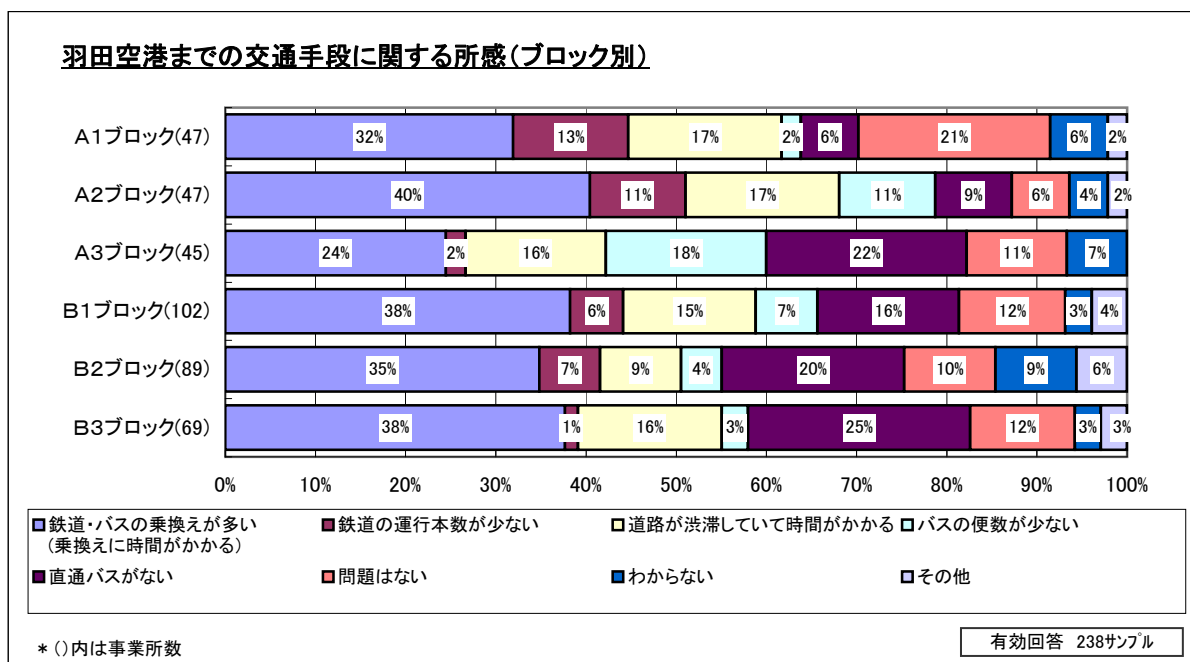
問 1 1 羽田空港までの交通手段に関する所感について

(1) 羽田空港までの交通手段に関する所感（複数回答可）

羽田空港までの交通手段に関する所感は、「鉄道・バスの乗換えが多い」が35%、「直通バスがない」が17%、「道路が渋滞していて時間がかかる」が14%、「問題はない」が12%となっており、何らかの不便を感じている事業所が、全体の約70%を占めている。



(2) ブロック別にみた羽田空港までの交通手段に関する所感（複数回答可）



ブロック別の羽田空港までの交通手段に関する所感をみると、「①鉄道・バスの乗換えが多い」が24%～40%と、全ブロックにおいて高い割合となった。

「⑤直通バスがない」は、B3ブロックで25%、A3ブロックで22%と高く、「③道路が渋滞していて時間がかかる」は、A1、A2ブロックで17%となっているほか、A3、B3ブロックで16%となっている。

「⑥問題はない」の割合が最も高かったのは、A1ブロックで21%であった。

2. 2 まとめ

本アンケート調査の結果、京浜臨海部の幅広い事業所において「東海道貨物支線貨客併用化」のニーズがあることを、確認できた。

一方で、本路線の認識度に関しては、「知らなかった」と回答した事業所の割合が高かったことから、今後も引き続き、地元企業等への意見把握とともにパンフレットやホームページなどによる情報発信を継続することで、機運醸成・認知度向上を図っていくことが必要であると考えます。