

# 京葉線ダイヤ改正の影響等に関する アンケート調査結果（速報版）

令和6年5月

# 目 次

【アンケート調査結果概要】	1
1. 回答状況と回答者の属性	1
(1) 回答数	1
(2) 回答者の居住地	1
(3) その他回答の属性	1
(4) 京葉線の利用状況	1
2. 京葉線のダイヤ改正について	2
(1) 関心や利用状況の変化	2
(2) ダイヤ改正の影響	2
【アンケート調査結果詳細】	3
1. 調査の概要	3
(1) 調査内容	3
(2) 調査方法	3
(3) 報告書を読む際の注意事項	3
2. 調査の詳細	4
(1) 回答者属性	4
(2) 結果詳細	5
① 京葉線の利用頻度	5
② ダイヤ改正の関心度	6
③ 最寄り駅	7
④ 京葉線の利用用途	8
⑤ 通勤・通学先	9
⑥ 通勤・通学先（千葉県）	10
⑦ 通勤・通学先（東京都）	11
⑧ ダイヤ改正前の「通勤快速」の利用頻度	12
⑨ ダイヤ改正後の「快速」の利用状況変化	13
⑩ ダイヤ改正による実施・検討内容	14
⑪ ダイヤ改正による影響	15
⑫ ダイヤ改正による具体的な影響（自由意見）	16
⑬ ダイヤ改正「前」「後」の通勤・通学時間（片道）	20
⑭ ダイヤ改正による京葉線利用全般に関する影響	21
⑮ 改正後のダイヤに対する望ましい変化	22
⑯ ダイヤ改正による京葉線沿線地域全体への影響	23
⑰ 今回のダイヤ改正に関するご意見・ご要望（自由意見）	24

## 【アンケート調査結果概要】

### 1. 回答状況と回答者の属性

#### (1) 回答数

アンケート総回答数は、14,849 件。うち京葉線を利用しているとの回答は 13,727 件となった（京葉線を普段は利用していない：1,122 件）。

#### (2) 回答者の居住地域

居住地域	回答件数	割合（全体）	割合（有効）※3
千葉市	7,739	52.1%	56.4%
千葉市以西 ※1	968	6.5%	7.1%
内房・外房地域 ※2	4,034	27.2%	29.4%
県内その他市町村、他県	986	6.6%	7.2%
普段京葉線を利用していない	1,122	7.6%	—
合計	14,849	100%	100%

※1：浦安市、市川市、船橋市、習志野市（4市）

※2：市原市、袖ヶ浦市、木更津市、君津市、富津市、大網白里市、茂原市、白子町、一宮町、いすみ市、御宿町、勝浦市、睦沢町、東金市、山武市、九十九里町、長柄町、長南町、大多喜町（要望書に連名した19自治体）

※3：分母は「普段京葉線を利用していない（1,122 件）」を除いた 13,727 件で計算

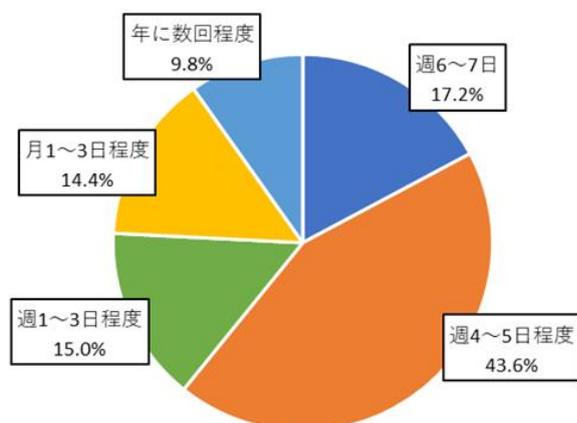
#### (3) その他回答の属性

- ・ 性別：「男性」が 60.4%、「女性」が 39.6%
- ・ 年代：「40～59 歳」が 52.1%
- ・ 職業：「会社員」、「会社役員」、「公務員」が 74.9%
- ・ 家族構成：「子どもと同居」が 41.8%

#### (4) 京葉線の利用状況

- ・ 京葉線の利用頻度：「週4日以上」が 60.8%
- ・ 最寄駅：「蘇我駅」が 11.4%、「海浜幕張駅」が 11.0%
- ・ 京葉線の利用用途：「通勤」が全体で 68.2%、千葉市民では「通勤」が 75.8%
- ・ 通勤・通学先：「東京都」が 74.5%、「千葉県」が 22.9%
- ・ 通勤快速の利用：「いつも・ほぼ使っていた」が全体で 31.7%、千葉市民は 27.9%、内房・外房は 48.9%

【京葉線の利用頻度】



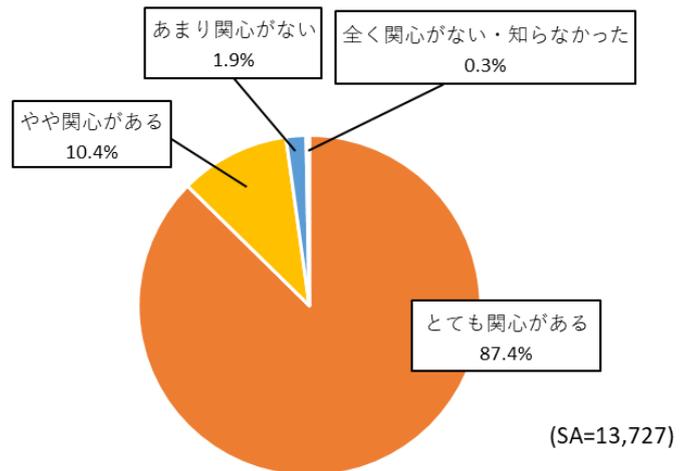
(SA=13,727)

## 2. 京葉線のダイヤ改正について

### (1) 関心や利用状況の変化

- ダイヤ改正の関心度：「関心がある」が97.8%
- 快速の利用状況変化：「使っていた→使わなくなった」が全体で60.5%、千葉市民では65.7%
- ダイヤ改正による実施・検討：「乗る電車の変更」が59.2%、「京葉線の利用停止」が25.5%、「通勤手段の鉄道以外への変更」が6.9%、「京葉線沿線外へへの転居」が9.8%、「京葉線沿線内への転居」が1.3%

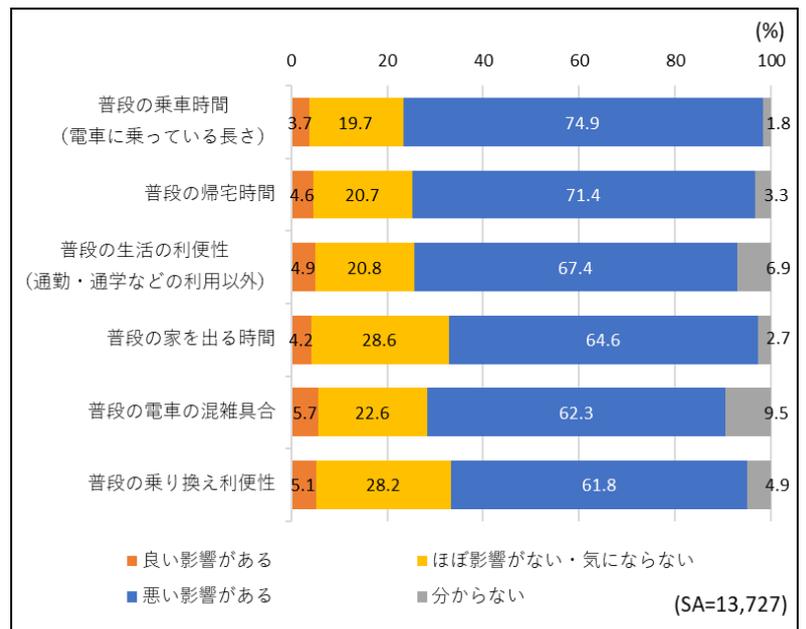
【ダイヤ改正への関心度】



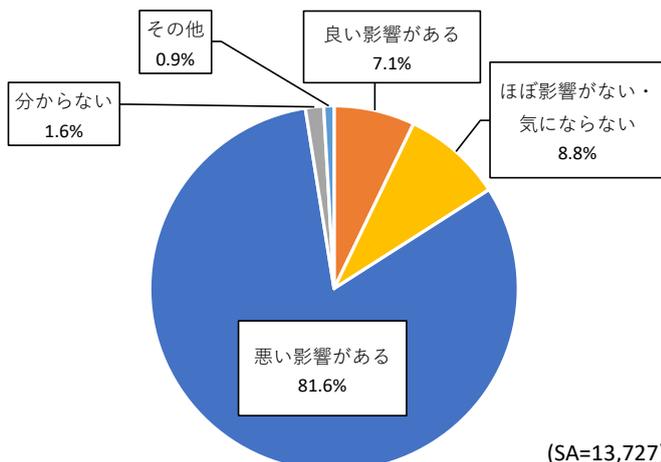
### (2) ダイヤ改正の影響

- ダイヤ改正前後の通勤・通学時間の増加：平均14.8分の増加
- ダイヤ改正による影響（乗車時間、帰宅時間、混雑具合等）：「悪い影響がある」が6~7割前後
- 望ましい変化：「通勤・退勤時間帯の快速の増便」が74.7%、「通勤快速の復活」が56.9%、千葉市民では51.5%、内房・外房では77.3%
- 京葉線利用全般への影響：「悪い影響」計が81.6%、千葉市民では84.1%
- 京葉線沿線地域全体への影響：「悪い」計が全体で81.5%、千葉市民では84.2%。

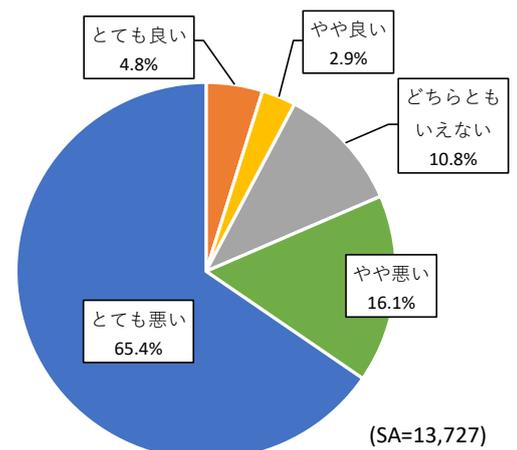
【ダイヤ改正による影響】



【京葉線利用全般への影響】



【京葉線沿線地域全体への影響】



## 【アンケート調査結果詳細】

### 1. 調査の概要

#### (1) 調査内容

令和6年3月16日に実施された京葉線のダイヤ改正について、沿線住民を対象に、ダイヤ改正における変化や影響度合い、まちづくりへの意見などのアンケート調査を行ったもの。

#### (2) 調査方法

- ・ 調査対象 : 京葉線利用者
- ・ 回収数 : 14,849件（うち、京葉線を利用していると回答したのは13,727件）
- ・ 調査方法 : WEBフォーマットへの回答により回収
- ・ 調査時期 : 令和6年3月23日～4月30日

#### (3) 報告書を読む際の注意事項

- ・ アンケート集計は、各設問の単純集計およびクロス集計を行った。
- ・ 表中の比率（％）は、全て回答者数を母数として算出しており、その都度表示している。表示は小数点以下第2位を四捨五入しているため、比率の合計値が100%にならない場合がある。
- ・ 複数回答は質問の特性上、回答者数を母数とし、比率を算出している。したがって、比率の合計値は100%にならない場合がある。
- ・ 回収数14,849件のうち、京葉線を「普段利用していない」とした1,122件は以降の回答をしていないため、分析等ではそれを除いた13,727件の回答を使用している。

## 2. 調査の詳細

### (1) 回答者属性

回答者の属性（性別、年齢、居住地、市町村、職業、家族構成）は、以下の通り。

図表 1 属性

(単位：件、%)

		回答数	割合
全体		13,727	100.0
性別	男性	8,295	60.4
	女性	5,432	39.6
年齢	29歳以下	2,339	17.0
	30～39歳	2,400	17.5
	40～49歳	3,452	25.1
	50～59歳	3,704	27.0
	60歳以上	1,832	13.3
(都道府県) 居住地	東京都	488	3.6
	神奈川県	98	0.7
	埼玉県	59	0.4
	千葉県	13,018	94.8
	その他	64	0.5
(エリア) 市町村別	千葉市6区	7,739	56.4
	千葉市以西	968	7.1
	内房・外房	4,034	29.4
	その他	986	7.2
職業	会社員・団体職員	9,163	66.8
	会社役員	452	3.3
	公務員	664	4.8
	自営業・フリーランス	444	3.2
	パート・アルバイト	1,030	7.5
	学生	1,120	8.2
	専業主婦・主夫	408	3.0
	無職	345	2.5
	その他	101	0.7
家族構成	祖父母	322	2.3
	父母	3,850	28.0
	配偶者・パートナー	8,466	61.7
	兄弟姉妹	1,369	10.0
	子ども（未就学児）	1,445	10.5
	子ども（小学生～18歳未満）	2,885	21.0
	子ども（18歳以上）	2,425	17.7
	孫	63	0.5
	その他	80	0.6
	ひとり暮らし	1,430	10.4

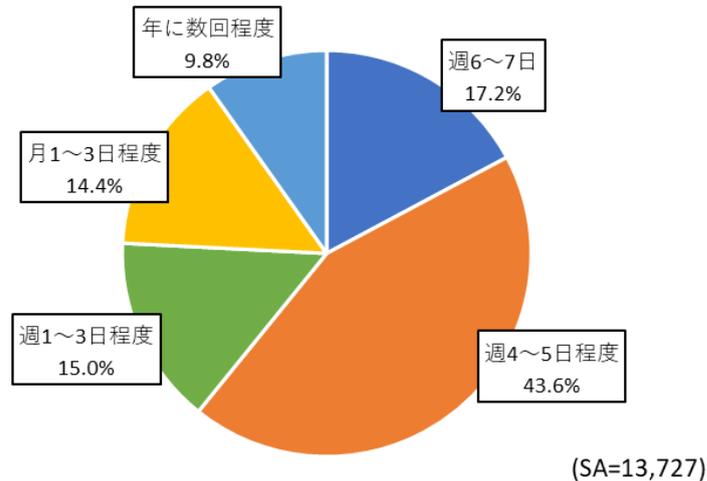
(2) 結果詳細

① 京葉線の利用頻度

(ア) 単純集計

京葉線の利用頻度を聞いたところ、「週 6～7 日」が 17.2%、「週 4～5 日程度」が 43.6%となっており、全体の 6 割超が週 4 日程度以上、京葉線を利用していた。

図表 2 京葉線の利用頻度



(イ) 属性別

属性別にみると、「週 6～7 日」と回答したのは、「29 歳以下」で 34.0%（全体比+16.8 ポイント）と多くなっており、「週 4～5 日程度」と回答したのは、「40～49 歳」で 47.3%（同+3.7 ポイント）、「50～59 歳」で 48.7%（同+5.1 ポイント）、「千葉市 6 区」で 47.0%（同+3.4 ポイント）と多かった。

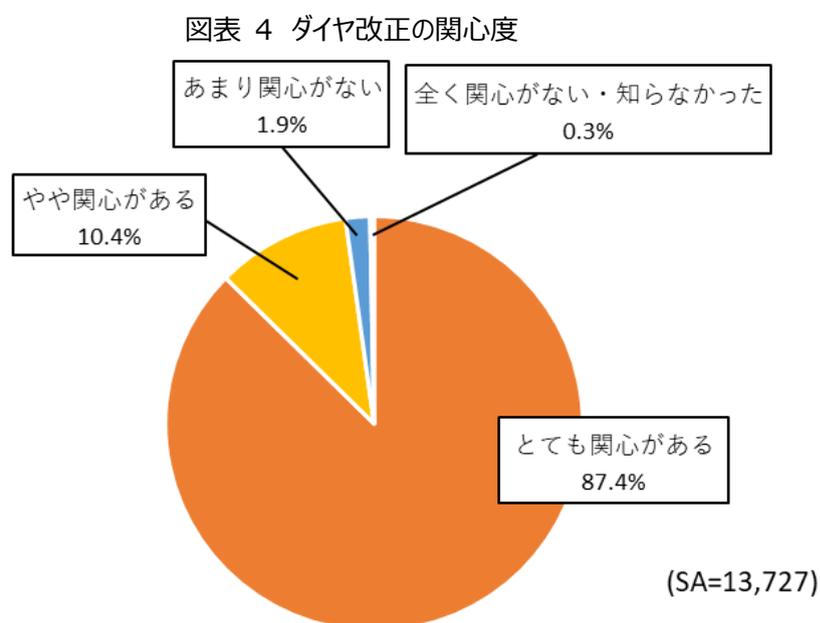
図表 3 京葉線の利用頻度（属性別）

		回答数 (件)	週 6 ～ 7 日	週 4 ～ 5 日 程度	週 1 ～ 3 日 程度	月 1 ～ 3 日 程度	年 に 数 回 程 度
全体		13,727	17.2	43.6	15.0	14.4	9.8
性別	男性	8,295	16.0	46.8	14.9	13.0	9.2
	女性	5,432	18.9	38.8	15.1	16.6	10.6
年齢	29歳以下	2,339	34.0	34.5	11.0	13.0	7.5
	30～39歳	2,400	18.6	45.7	15.1	12.0	8.6
	40～49歳	3,452	14.9	47.3	14.5	12.5	10.8
	50～59歳	3,704	12.5	48.7	15.6	14.2	9.0
	60歳以上	1,832	7.4	35.6	19.8	23.6	13.7
市町村	千葉市6区	7,739	18.9	47.0	16.2	12.4	5.5
	千葉市以西	968	22.6	43.6	13.6	12.5	7.6
	内房・外房	4,034	10.6	42.3	14.2	17.6	15.2
	その他	986	24.8	22.3	10.4	19.2	23.2

## ② ダイヤ改正の関心度

### (ア) 単純集計

ダイヤ改正の関心度を聞いたところ、『関心がある（「とても関心がある（87.4%）」+「やや関心がある（10.4%）」』と回答したのは97.8%であり、『関心がない（「あまり関心がない（1.9%）」+「全く関心がない・知らなかった（0.3%）」』と回答したのはわずか2.2%だった。



### (イ) 属性別

関心度については属性別で大差は見られないが、『関心がない』と回答したのは、「千葉市以西」で5.5%（全体比+3.3ポイント）と若干多くなっている。

図表 5 ダイヤ改正の関心度（属性別）

		回答数 (件)	関心がある		関心がない			全 く 関 心 が な い ・ 知 ら な か っ た
			とても 関心 がある	やや 関心 がある	あ ま り 関 心 が な い	全 く 関 心 が な い		
全体		13,727	97.8	87.4	10.4	2.2	1.9	0.3
性別	男性	8,295	97.4	87.7	9.7	2.6	2.2	0.4
	女性	5,432	98.4	87.0	11.4	1.6	1.4	0.2
年齢	29歳以下	2,339	98.0	87.9	10.1	2.0	1.7	0.3
	30～39歳	2,400	97.5	88.2	9.3	2.5	1.9	0.6
	40～49歳	3,452	97.3	86.3	11.0	2.7	2.2	0.5
	50～59歳	3,704	98.3	88.4	9.9	1.7	1.6	0.1
	60歳以上	1,832	97.8	86.0	11.8	2.2	2.0	0.2
市町村	千葉市6区	7,739	98.1	89.2	8.9	1.9	1.6	0.3
	千葉市以西	968	94.5	72.8	21.7	5.5	5.0	0.5
	内房・外房	4,034	98.4	89.1	9.3	1.6	1.4	0.2
	その他	986	95.5	80.8	14.7	4.4	3.2	1.2

### ③ 最寄り駅

#### (ア) 単純集計

最寄り駅を聞いたところ、「蘇我」が 11.4% (1,569 件) と最も多く、次いで「海浜幕張」が 11.0% (1,510 件)、「鎌取」が 7.4% (1,018 件)、「稲毛海岸」が 6.8% (929 件) となっている。

図表 6 最寄り駅 (千葉市内の駅ほか)

(単位: 件、%)

	回答数	割合
蘇我	1,569	11.4
海浜幕張	1,510	11.0
鎌取	1,018	7.4
稲毛海岸	929	6.8
検見川浜	894	6.5
五井	773	5.6
土気	549	4.0
千葉みなと	394	2.9
新浦安	380	2.8
誉田	339	2.5
上総一ノ宮	279	2.0
浜野	258	1.9
その他	4,824	35.2

#### (イ) 属性別

属性別にみると、上記 12 駅のうち、居住地が「千葉市 6 区」では「蘇我」が 19.8%、「千葉市以西」では「新浦安」が 38.8%、「内房・外房」では「五井」が 19.0%と最も多くなっている。

図表 7 最寄り駅 (属性別)

(%)

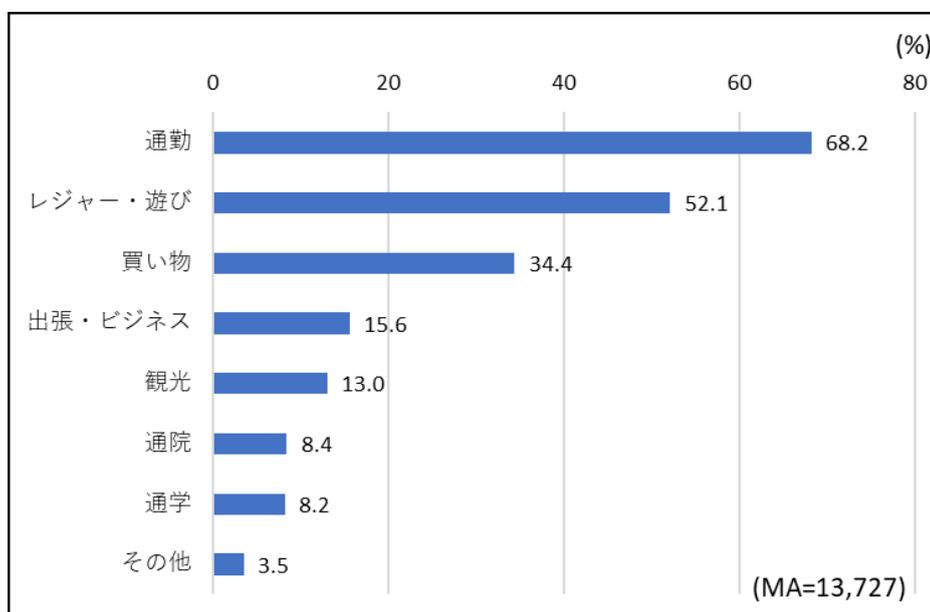
		回答数 (件)	蘇我	海浜幕張	鎌取	稲毛海岸	検見川浜	五井	土気	千葉みなと	新浦安	誉田	上総一ノ宮	浜野	その他
全体		13,716	11.4	11.0	7.4	6.8	6.5	5.6	4.0	2.9	2.8	2.5	2.0	1.9	35.2
性別	男性	8,289	11.4	11.7	7.7	6.6	5.6	4.9	4.3	3.2	3.1	2.4	2.1	1.6	35.6
	女性	5,427	11.5	10.0	7.0	7.1	7.9	6.8	3.6	2.4	2.3	2.5	1.9	2.3	34.6
年齢	29歳以下	2,337	10.9	8.5	7.5	4.5	4.1	4.6	3.0	2.2	3.9	2.0	1.6	1.5	45.8
	30~39歳	2,397	14.0	13.4	6.2	6.1	6.1	4.5	3.2	2.5	2.1	3.2	2.1	2.1	34.4
	40~49歳	3,451	12.2	10.0	6.3	7.4	6.5	6.5	2.6	3.5	2.7	2.4	2.5	2.3	35.0
	50~59歳	3,701	11.6	12.3	8.1	7.9	7.9	5.4	4.9	3.0	2.5	2.5	1.9	1.8	30.2
	60歳以上	1,830	7.0	10.3	9.7	7.2	7.3	7.2	7.3	2.7	3.0	2.2	1.8	1.4	33.0
市町村	千葉市6区	7,735	19.8	19.3	10.1	12.0	11.5	-	7.0	5.0	0.1	3.3	-	2.3	9.7
	千葉市以西	967	0.1	0.3	0.1	-	0.1	0.1	-	-	38.8	-	-	-	60.5
	内房・外房	4,028	0.8	0.0	5.7	-	-	19.0	0.1	0.0	-	2.0	6.5	2.0	63.7
	その他	986	0.6	1.4	0.1	0.2	0.4	0.5	0.3	0.4	0.1	0.2	1.7	-	94.0

#### ④ 京葉線の利用用途

##### (ア) 単純集計

京葉線の利用用途を聞いたところ、「通勤」が68.2%と最も多く、次いで「レジャー・遊び（52.1%）」、「買い物（34.4%）」、「出張・ビジネス（15.6%）」となっている。

図表 8 京葉線の利用用途



##### (イ) 属性別

属性別にみると、「通勤」と回答したのは、「千葉市6区」で75.8%（全体比+7.6ポイント）と多くっており、「通学」と回答したのは、「千葉市以西」で12.8%（同+4.6ポイント）、「その他」で22.8%（同+14.6ポイント）と多くになっている。

図表 9 京葉線の利用用途（属性別）

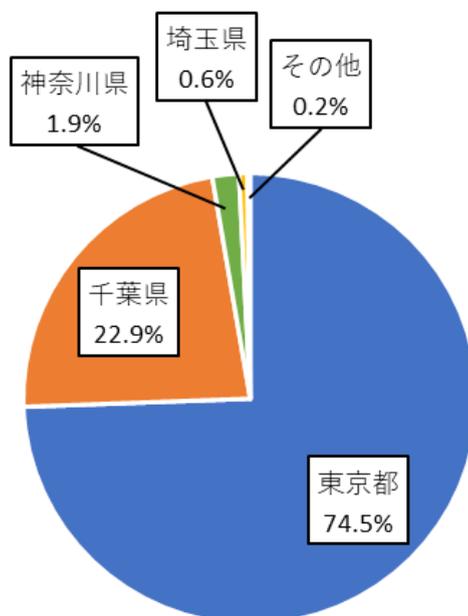
		回答数 (件)	通勤	レジャー・遊び	買い物	出張・ビジネス	観光	通院	通学	その他
全体		13,727	68.2	52.1	34.4	15.6	13.0	8.4	8.2	3.5
性別	男性	8,295	71.3	47.1	27.3	19.8	12.1	6.1	7.6	2.2
	女性	5,432	63.5	59.6	45.1	9.1	14.3	11.9	9.2	5.5
年齢	29歳以下	2,339	44.9	57.2	31.8	7.3	17.9	4.2	38.6	2.5
	30～39歳	2,400	79.7	58.5	39.2	16.4	14.8	7.3	1.7	2.1
	40～49歳	3,452	75.7	50.8	32.8	17.1	11.1	7.7	3.1	2.8
	50～59歳	3,704	75.6	46.7	32.9	18.0	10.1	9.0	1.8	3.5
	60歳以上	1,832	53.8	50.2	37.3	17.1	13.9	15.1	0.7	7.9
市町村	千葉市6区	7,739	75.8	52.7	38.2	15.3	11.8	9.8	6.2	3.2
	千葉市以西	968	68.5	50.8	34.4	12.8	10.4	8.3	12.8	2.9
	内房・外房	4,034	62.4	51.3	30.4	17.1	15.4	7.1	7.6	3.1
	その他	986	32.0	51.2	20.3	13.9	15.1	2.1	22.8	8.0

⑤ 通勤・通学先

(ア) 単純集計

利用用途を通勤・通学とした先に対して、通勤・通学先を聞いたところ、「東京都」が74.5%と最も多くなり、次いで「千葉県」が22.9%となった。

図表 10 通勤・通学先



(SA=10,277)

(イ) 属性別

属性別にみると、「東京都」と回答したのは、「千葉市6区」で79.3%（全体比+4.8ポイント）と多くなっており、「千葉県」と回答したのは、「その他」で70.7%（同+47.8ポイント）と多くなっている。

図表 11 通勤・通学先（属性別）

(%)

		回答数 (件)	東京都	千葉県	神奈川県	埼玉県	その他
全体		10,277	74.5	22.9	1.9	0.6	0.2
性別	男性	6,425	77.8	19.1	2.3	0.7	0.1
	女性	3,852	69.1	29.2	1.1	0.5	0.2
年齢	29歳以下	1,852	61.2	36.1	1.3	1.1	0.3
	30～39歳	1,928	76.6	21.6	1.2	0.5	0.2
	40～49歳	2,672	76.5	21.3	1.6	0.6	0.1
	50～59歳	2,831	79.0	17.5	2.9	0.4	0.2
	60歳以上	994	77.4	20.0	1.8	0.7	0.1
市町村	千葉市6区	6,221	79.3	18.1	2.0	0.6	0.1
	千葉市以西	767	69.1	26.7	2.6	1.6	-
	内房・外房	2,757	74.3	23.4	1.5	0.5	0.2
	その他	532	27.8	70.7	1.1	0.2	0.2

⑥ 通勤・通学先（千葉県）

(ア) 単純集計

通勤・通学先について、「千葉県」と回答した先に対して、通勤・通学先の市町村を聞いたところ、「千葉市美浜区」が38.6%と最も多く、次いで「浦安市（18.9%）」、「千葉中央区（13.6%）」となっている。

図表 12 通勤・通学先（千葉県）

(単位：件、%)

	回答数	割合
千葉市美浜区	907	38.6
浦安市	444	18.9
千葉中央区	319	13.6
船橋市	155	6.6
市川市	127	5.4
習志野市	104	4.4
千葉市花見川区	43	1.8
市原市	41	1.7
千葉市稲毛区	36	1.5
千葉市若葉区	25	1.1
松戸市	23	1.0
千葉市緑区	21	0.9
柏市	17	0.7
木更津市	17	0.7
流山市	6	0.3
東金市	6	0.3
君津市	4	0.2
大網白里市	4	0.2
野田市	2	0.1
山武市	1	0.0
その他	47	2.0

(イ) 属性別

属性別にみると、「千葉市美浜区」と回答したのは、「29歳以下」で47.8%（全体比+9.2ポイント）、市町村「その他」で64.6%（同+26.0ポイント）と多くなっている。

図表 13 通勤・通学先（千葉県）（属性別）

(%)

	回答数 (件)	千葉市美浜区	浦安市	千葉中央区	船橋市	市川市	習志野市	千葉市花見川区	市原市	千葉市稲毛区	千葉市若葉区	松戸市	千葉市緑区	柏市	木更津市	流山市	東金市	君津市	大網白里市	野田市	山武市	その他	
全体	2,349	38.6	18.9	13.6	6.6	5.4	4.4	1.8	1.7	1.5	1.1	1.0	0.9	0.7	0.7	0.3	0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	2.0	
性別																							
男性	1,226	37.6	15.7	15.0	6.6	7.2	4.2	1.5	1.8	1.6	0.9	1.1	0.7	0.9	0.9	0.5	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1	2.8	
女性	1,123	39.7	22.4	12.0	6.6	3.5	4.6	2.2	1.7	1.4	1.2	0.9	1.1	0.5	0.5	-	0.2	0.1	0.1	0.1	-	1.2	
年齢																							
29歳以下	668	47.8	17.1	8.5	4.8	3.7	3.1	1.9	1.3	3.0	2.7	1.0	0.1	0.6	0.7	0.3	0.6	0.3	-	0.1	-	2.1	
30～39歳	417	28.3	27.3	15.6	7.4	3.8	4.8	2.6	1.9	1.2	0.7	0.7	0.5	1.4	0.5	0.2	-	-	0.2	-	0.2	2.4	
40～49歳	569	35.5	20.7	13.4	7.7	7.2	5.1	2.3	1.6	0.2	0.4	1.1	1.2	0.4	0.9	0.2	-	0.4	0.4	-	-	1.6	
50～59歳	496	38.9	14.5	17.1	6.7	6.0	5.8	0.6	2.0	1.4	0.4	0.8	0.8	0.8	0.4	0.4	-	-	-	0.2	-	2.2	
60歳以上	199	37.7	13.1	18.1	7.5	7.5	2.5	1.5	2.5	1.5	-	1.5	3.5	0.5	0.5	-	-	-	0.5	-	-	1.5	
市町村																							
千葉市6区	1,123	30.3	23.8	14.3	7.6	6.3	5.4	1.5	1.2	1.3	0.6	1.4	1.1	1.0	0.5	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	-	2.6	
千葉市以西	205	39.5	10.7	16.1	8.3	6.8	3.9	2.4	2.4	0.5	2.9	0.5	1.5	0.5	-	1.0	-	1.0	-	-	-	2.0	
内房・外房	645	37.7	17.7	14.3	6.7	5.3	4.3	2.5	2.8	2.3	0.3	0.8	0.8	0.6	1.4	0.3	0.3	-	0.3	-	-	1.7	
その他	376	64.6	10.9	8.8	2.7	2.1	1.9	1.3	1.1	1.3	2.7	0.3	0.3	0.3	0.5	-	0.3	-	-	-	0.3	0.8	

⑦ 通勤・通学先（東京都）

(ア) 単純集計

通勤・通学先について、「東京都」と回答した先に対して、通勤・通学先の区を聞いたところ、「千代田区」が22.6%と最も多く、次いで「中央区（21.8%）」、「港区（16.9%）」、「江東区（11.9%）」となっている。

図表 14 通勤・通学先（東京都）

（単位：件、%）

	回答数	割合
千代田区	1,728	22.6
中央区	1,667	21.8
港区	1,296	16.9
江東区	911	11.9
品川区	482	6.3
渋谷区	306	4.0
台東区	162	2.1
江戸川区	82	1.1
その他	1,024	13.4

(イ) 属性別

属性別の東京都への通勤・通学先では大きな特徴はみられなかった。

図表 15 通勤・通学先（東京都）（属性別）

(%)

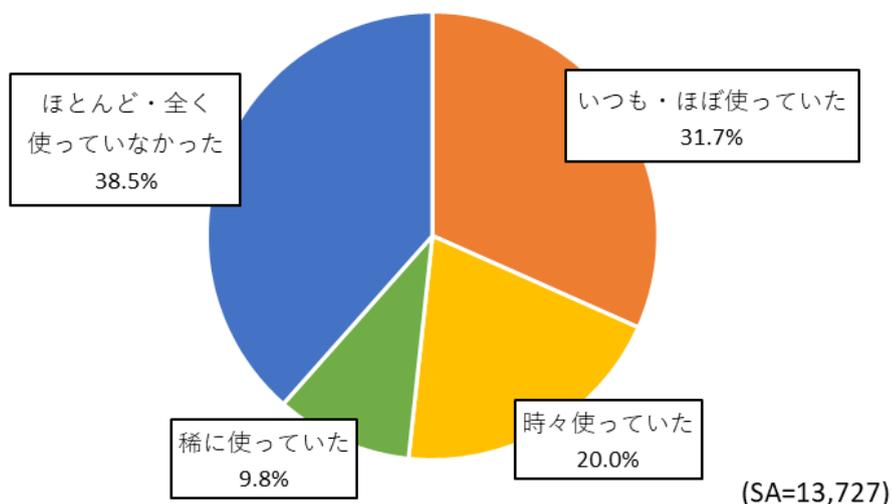
		回答数 (件)	千代 田区	中央 区	港 区	江東 区	品川 区	渋谷 区	台東 区	江戸 川区	そ 他
全体		7,658	22.6	21.8	16.9	11.9	6.3	4.0	2.1	1.1	13.4
性 別	男性	4,998	23.0	20.8	17.3	12.4	6.6	3.9	2.1	1.0	12.8
	女性	2,660	21.7	23.5	16.3	11.0	5.6	4.1	2.2	1.2	14.4
年 齢	29歳以下	1,133	18.2	14.4	12.7	13.3	6.8	5.2	2.6	1.1	25.7
	30～39歳	1,476	24.9	22.4	17.1	12.0	5.7	4.5	2.0	1.4	10.0
	40～49歳	2,044	23.4	23.4	17.6	11.7	6.2	4.0	2.3	0.9	10.4
	50～59歳	2,236	22.0	23.6	18.2	11.9	6.8	3.2	1.7	0.9	11.8
	60歳以上	769	24.1	22.0	17.2	10.0	5.6	3.6	2.3	1.0	14.2
市 町 村	千葉市6区	4,931	23.1	21.2	17.3	11.4	6.2	4.4	2.0	1.1	13.3
	千葉市以西	530	21.5	18.9	17.9	12.3	7.0	3.4	1.9	0.9	16.2
	内房・外房	2,049	21.7	24.5	15.8	12.5	6.2	3.3	2.3	1.0	12.7
	その他	148	19.6	15.5	16.2	17.6	9.5	2.0	2.0	2.7	14.9

⑧ ダイヤ改正前の「通勤快速」の利用頻度

(ア) 単純集計

ダイヤ改正前の「通勤快速」の利用頻度について聞いたところ、「いつも・ほぼ使っていた」が 31.7%、「時々使っていた」が 20.0%、「稀に使っていた」が 9.8%であり、6 割超が『使っていた』と回答した。

図表 16 ダイヤ改正前の「通勤快速」の利用頻度



(イ) 属性別

属性別にみると、「いつも・ほぼ使っていた」は、「内房・外房」で 48.9%（全体比+17.2 ポイント）と多い一方、「千葉市以西」は 5.6%と少なく、「千葉市 6 区」は 27.9%となっている。

「ほとんど・全く使っていなかった」は、「千葉市以西」で 81.6%（同+43.1 ポイント）と多い一方、「内房・外房」は 11.3%と少なく、「千葉市 6 区」は 45.5%となった。

図表 17 ダイヤ改正前の「通勤快速」の利用頻度（属性別）

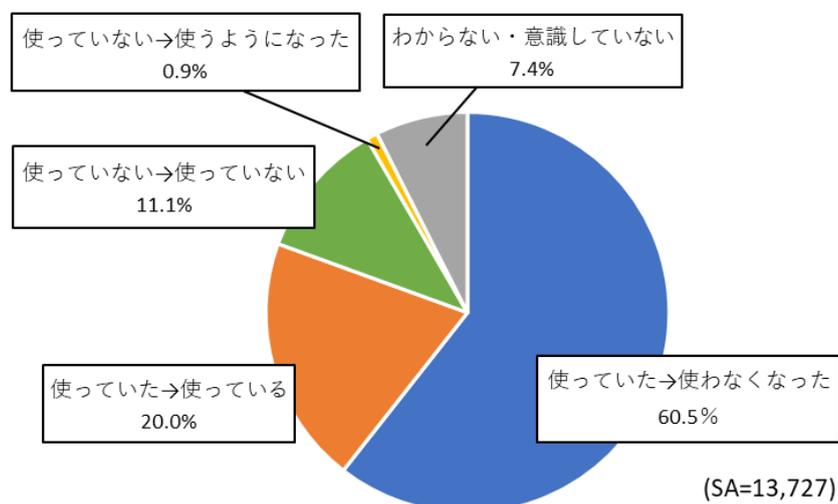
		回答数 (件)	ほぼ いつも・ 使 っていた	時々 使 っていた	稀 に 使 っていた	全 く 使 つ て い な か つ た
全体		13,727	31.7	20.0	9.8	38.5
性別	男性	8,295	31.5	18.8	9.6	40.1
	女性	5,432	32.1	21.9	10.0	36.0
年齢	29歳以下	2,339	32.6	20.9	10.9	35.6
	30～39歳	2,400	33.6	17.5	10.0	38.9
	40～49歳	3,452	31.1	18.6	9.9	40.4
	50～59歳	3,704	30.1	21.1	8.6	40.2
	60歳以上	1,832	32.5	22.8	10.1	34.6
市町村	千葉市6区	7,739	27.9	17.8	8.9	45.5
	千葉市以西	968	5.6	6.4	6.4	81.6
	内房・外房	4,034	48.9	28.5	11.4	11.3
	その他	986	17.5	16.1	13.4	52.9

⑨ ダイヤ改正後の「快速」の利用状況変化

(ア) 単純集計

ダイヤ改正後の「快速」の利用状況変化について聞いたところ、「使っていた→使わなくなった」が60.5%だった。一方、「使っていた→使っている」は20.0%となった。

図表 18 ダイヤ改正後の「快速」の利用状況変化



(イ) 属性別

属性別にみると、「使っていた→使わなくなった」は、「千葉市6区」で65.7%（全体比+5.2ポイント）と多く、「使っていた→使っている」は、「内房・外房」で25.7%（同+5.7ポイント）で多い。「使っていない→使っていない」と「わからない・意識していない」は「千葉市以西」及び「その他」で多くなっている。

図表 19 ダイヤ改正後の「快速」の利用状況変化（属性別）(%)

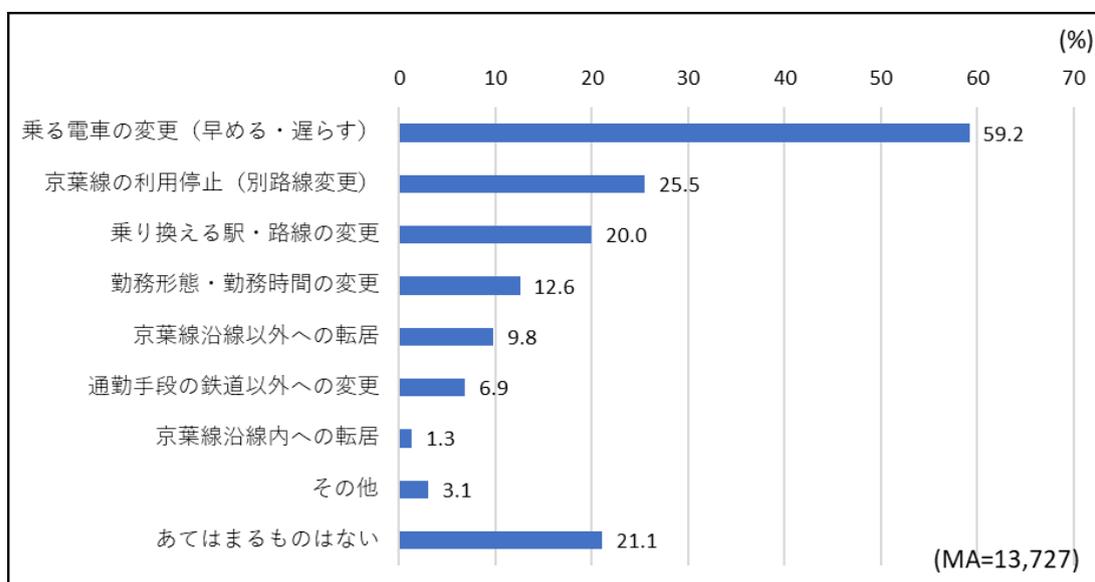
		回答数 (件)	使 っ て い た ↓ 使 わ な く な っ た	使 っ て い た ↓ 使 っ て い る	使 っ て い な い ↓ 使 っ て い な い	使 っ て い な い ↓ 使 う よ う に な っ た	わ か ら な い ・ 意 識 し て い な い
全体		13,727	60.5	20.0	11.1	0.9	7.4
性別	男性	8,295	61.5	18.6	11.7	1.0	7.2
	女性	5,432	59.1	22.1	10.2	0.8	7.8
年齢	29歳以下	2,339	59.6	24.1	8.1	1.1	7.1
	30～39歳	2,400	60.9	19.2	11.1	1.0	7.8
	40～49歳	3,452	61.2	17.1	12.9	0.9	7.9
	50～59歳	3,704	62.0	18.3	12.1	0.7	6.9
	60歳以上	1,832	57.3	24.7	9.7	0.9	7.4
市町村	千葉市6区	7,739	65.7	17.7	10.1	0.7	5.9
	千葉市以西	968	40.1	16.8	28.6	0.5	13.9
	内房・外房	4,034	58.7	25.7	6.5	1.4	7.6
	その他	986	48.1	18.0	20.9	0.5	12.6

⑩ ダイヤ改正による実施・検討内容

(ア) 単純集計

ダイヤ改正による実施・検討内容は、「乗る電車の変更（早める・遅らす）」が59.2%と最も多く、次いで「京葉線の利用停止（別路線変更）」（25.5%）、「乗り換える駅・路線の変更（20.0%）」となっている。

図表 20 ダイヤ改正による実施・検討内容



(イ) 属性別

属性別にみると、「乗る電車の変更（早める・遅らす）」、「京葉線の利用停止（別路線変更）」、「乗り換える駅・路線の変更」と回答したのは、「内房・外房」でそれぞれ63.9%（全体比+4.7ポイント）、36.0%（同+10.5ポイント）、28.5%（同+8.5ポイント）と多くなっている。

一方で、「あてはまるものはない」は、「千葉市以西」で51.7%（同+30.6ポイント）と多くなっている。

図表 21 ダイヤ改正による実施・検討内容（属性別）

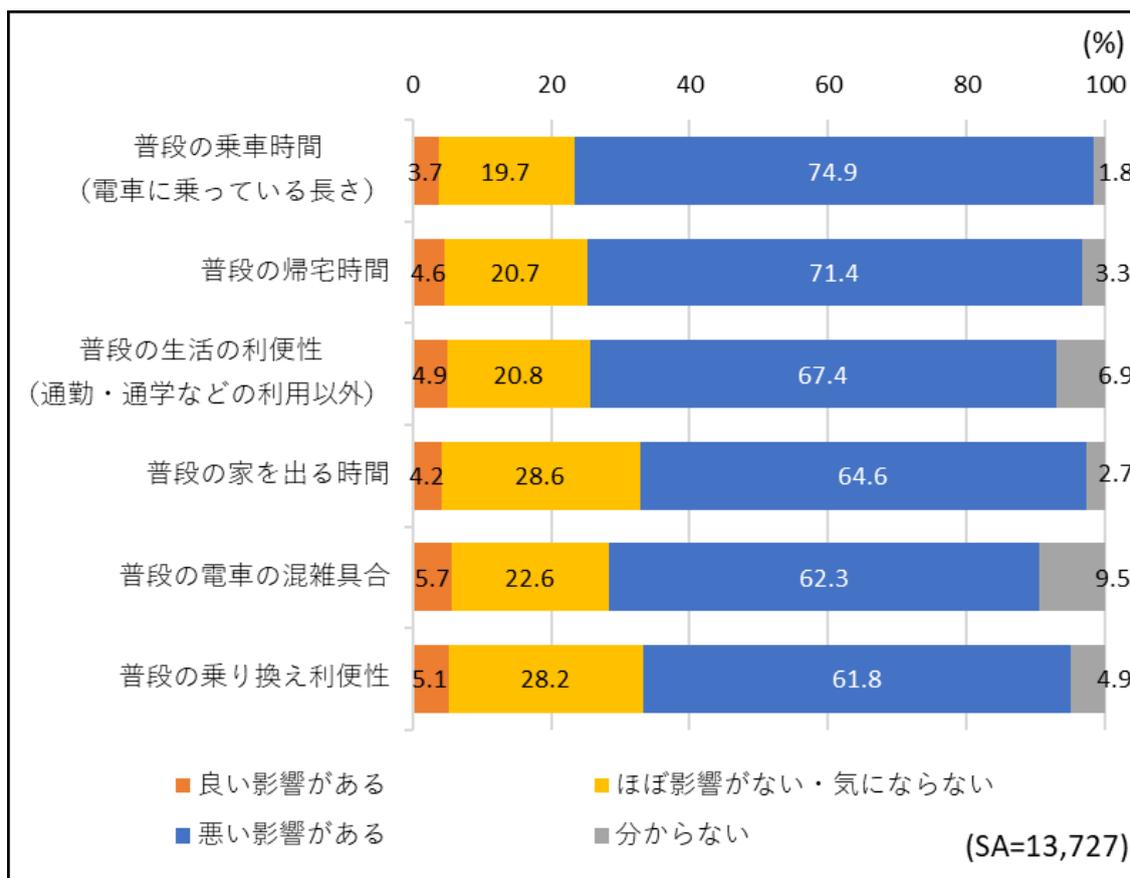
		回答数 (件)	乗る電車の変更 (早める・遅らす)	京葉線の利用停止 (別路線変更)	乗り換える駅・ 路線の変更	勤務形態・ 勤務時間の変更	京葉線沿線以外 への転居	通勤手段の鉄道以外 への変更	京葉線沿線内 への転居	その他	あてはまる ものはない
全体		13,727	59.2	25.5	20.0	12.6	9.8	6.9	1.3	3.1	21.1
性別	男性	8,295	56.5	27.1	19.4	13.5	10.4	7.9	1.4	3.0	22.7
	女性	5,432	63.3	23.1	20.8	11.2	8.9	5.4	1.2	3.2	18.6
年齢	29歳以下	2,339	64.9	30.6	26.3	10.7	11.7	7.1	1.9	2.4	16.8
	30～39歳	2,400	60.4	27.5	21.3	18.8	17.5	9.5	2.8	2.9	19.1
	40～49歳	3,452	57.5	25.3	18.2	13.1	9.8	7.0	1.1	3.1	22.4
	50～59歳	3,704	57.5	23.5	17.2	11.6	7.0	6.2	0.7	3.4	23.1
	60歳以上	1,832	57.0	20.8	19.0	7.8	3.1	4.7	0.4	3.2	22.3
市町村	千葉市6区	7,739	61.1	23.7	17.1	14.5	12.8	5.7	1.5	3.0	20.1
	千葉市以西	968	37.4	6.4	7.7	7.1	5.1	3.0	0.3	3.4	51.7
	内房・外房	4,034	63.9	36.0	28.5	12.1	6.8	10.7	1.4	2.6	12.1
	その他	986	46.7	15.7	19.9	4.9	3.5	5.1	0.7	4.9	34.9

⑪ ダイヤ改正による影響

ダイヤ改正による影響について聞いたところ、「悪い影響がある」とした回答を多い順にみると、「普段の乗車時間（電車に乗っている長さ）」が74.9%で最も多く、次いで「普段の帰宅時間（71.4%）」、「普段の生活の利便性（通勤・通学などの利用以外）（67.4%）」となっている。最も少ないのは「普段の乗り換え利便性（61.8%）」であり、すべての項目で6割以上が「悪い影響がある」となった。

「ほぼ影響がない・気にならない」は、2～3割程度となり、「良い影響がある」は、すべての項目で1割未満となった。

図表 22 ダイヤ改正による影響



⑫ ダイヤ改正による具体的な影響（自由意見）

【ネガティブな意見（⑭で「悪い影響がある」と回答した先）】

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・50 ～54 歳	美浜区・海 浜幕張駅	帰宅時間帯に快速が一切なくなり、今まで使用していた快速を使用できなくなり、10 分程度乗車時間が増えた。加えて海浜幕張駅手前の新習志野駅で特急の通過待ちをする電車もあり 15 分程度乗車時間がかかる場合もあり、大きな負担を感じている。
男性・30 ～34 歳	美浜区・海 浜幕張駅	入社時間を早めざるを得なくなった。退社後の保育園の時間が間に合わなくなった。
女性・50 ～54 歳	美浜区・海 浜幕張駅	快速があるから海浜幕張へ都内より引っ越してきました。今回のダイヤ改正は最悪です。夕方以降夜の時間帯の快速は必須です。
男性・40 ～44 歳	中央区・蘇 我駅	家を出る時間が 30 分早まりました。通勤に 2 時間掛かるといのは通勤圏内とはもはや呼べず引っ越しを決めました。
女性・45 ～49 歳	中央区・蘇 我駅	通勤快速がなく、30 分早く出ないといけないし、帰りも快速ないから、時間がかかり疲れる。早く帰りたい。また蘇我駅近辺に家を買ったメリットがなくなった。
男性・55 ～59 歳	中央区・蘇 我駅	朝も夜も 30 分余計に時間がかかるようになった。各駅停車の混雑が酷くなった。余りに辛いため、勤務時間の変更を申し出ている。
女性・45 ～49 歳	美浜区・検 見川浜駅	朝の各駅停車はまあ、仕方ないかもしれませんが、それ以外の時間(特に帰宅時の東京発)を各駅停車にされて困っています。早く帰りたいのに… 利便性を考えて停車駅を、東京、八丁堀、新木場、舞浜、新浦安、南船橋、海浜幕張以降各駅停車に戻してください。東京から海浜幕張間の各駅停車をやれば良いと思います。それと並行して、できれば東京、八丁堀、新木場、海浜幕張(ここが大切!! 人口増えてる)、蘇我でも良いです。よろしく願い致します。
男性・25 ～29 歳	美浜区・稲 毛海岸駅	快速がなくなり心理的に移動が大変だと感じるようになりました。二俣新町や越中島など、乗降客が少ない（夜は全くいません）ところに停車していくのを見ると、帰宅する心労が計り知れないです。私は家でオンライン会議もあるのですが、都内から帰宅が遅くなることで予定を早めに切り上げたり、会議自体をキャンセルすることも増えました。
男性・45 ～49 歳	中央区・千 葉みなと駅	10 人前後の乗り降りしかない駅に高頻度で止まる意味がわからない。武蔵野は各停車なのだから京葉線までする必要がない。
女性・40 ～44 歳	緑区・鎌取 駅	行き帰り共に通勤快速を使っていたので、行きは「20 分程早く家を出る」事に。蘇我始発ではない電車も増えたようで各駅停車でも座れない。「帰りは 30 分も以前と比べて遅く」最寄駅に到着。介護認定を受けている親が居るので、この先仕事との両立が出来るか不安。
女性・50 ～54 歳	緑区・誉田 駅	ダイヤ改正でのメリットが、一つもない。各駅が増え乗っている時間が長くなった。乗換え時間に無駄な時間が出来た。通常の帰宅時間が 30 分遅くなった。朝夕とも混雑がひどくなった。各駅が増えるならせめて外房・内房の直通を増やして欲しい。

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・55 ～59 歳	緑区・土気 駅	通勤快速がなくなり、起床時間が 40 分早くなった上、家を出る時間も早くなった。帰宅時間も通勤快速で帰宅していた時間と比べると、40 分程変わってしまった。
男性・50 ～54 歳	緑区・土気 駅	ありえないくらい最悪です。東京、蘇我間の各駅に毎日乗ってみてください。総武快速も混雑して、平準化になってない。緊急でダイヤ改正してください！ ついでに、京葉線の外房線直通の増便や、土気、大網辺りまでの即時折り返し運転なども検討してください。
男性・30 ～34 歳	茂原市・茂 原駅	全線各駅化で京葉線の混雑具合が緩和されたとは感じていません。通勤の時間帯は平均的にどの電車も混むようになった印象です。通勤快速に代わる特急車両の利用により、単純計算で月辺り 3 万ほど固定出費が増える見込みです。特急料金は会社から交通費としては支給されないの自腹になっています。特急料金を少し足せば職場の近くで賃貸が借りられるので 5 月頃に転居の予定です。
男性・35 ～39 歳	東金市・大 網駅	総武快速線に人が集中するようになり、駅のホームが人で溢れており危険。・通勤快速がなくなったことで、通勤時間が長くなっている。特に帰宅時間は乗り継ぎを含めて 30 分ほど長くなった。
男性・55 ～59 歳	一宮町・上 総一ノ宮駅	通勤時間が長くなった。長距離利用者は本来ヘビーユーザーであり JR の利益に貢献しているのに大事にされていない事が良く分かった。
女性・40 ～44 歳	鴨川市・安 房鴨川駅	乗り換えの都合でイベント等の早朝の出発の際の時間の調整がしづらくなった。東京から安房鴨川へ戻る際、通勤快速がなくなった影響からかわかしお 19 時発が早々に予約で埋まり乗車ができなくなった為、前後のかわかしお 17 時、18 時、21 時発へ乗車することになり、いずれも上総一ノ宮、または勝浦での乗り換え、一部は 20 分近くの待ち合わせが必要なため下りの利便性が下がった、都内や旅行先の滞在時間が短くなった。
女性・25 ～29 歳	市原市・五 井駅	家に帰る時間が遅くなった。以前はこれより早かったのにと考えると憤りを感じる。
女性・40 ～44 歳	袖ヶ浦市・ 長浦駅	通勤快速がなくなり 1 時間家を出る時間が早くなった。通勤に 30 分上乗せで、2 時間かかるようになった。
男性・19 歳以下	君津市・君 津駅	内房線、外房線に直通する列車は各駅停車だと京葉線内各駅停車で非常に乗車時間が長いため、内房線、外房線へ直通する列車は京葉線内快速にして欲しい。通勤快速も復活してほしいけど、JR 側の事情も仕方無いと思いますが、通勤快速が復活できなくても快速を朝と夕方の時間帯に増やしてほしいです。
女性・50 ～54 歳	富津市・大 貫駅	早朝に東京駅迄出て新幹線等により乗り換える事が多かったため、今回のダイヤ改正により高速バス利用に変更します。

【中立・影響ないとする意見（⑭で「ほぼ影響がない・気にならない」と回答）】

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・35～39歳	美浜区・海浜幕張駅	帰宅時間帯の快速がなくなったが、決まった時間に乗るわけでないうえ、10分も伸びていない。通勤時間帯はもともと快速がないので何も変わらない。
女性・35～39歳	花見川区・海浜幕張駅	特に気にならないですし、以前より風に強くなってきてありがたいです。
男性・35～39歳	中央区・蘇我駅	全く影響なし。合う電車がなければこちらが合わせれば良いだけ。
男性・30～34歳	美浜区・稲毛海岸駅	2年前の2022年3月改正から利用していた朝6時台の快速がなくなり、行きは各駅停車で通勤するようになったが、各駅停車は快速に比べ乗車時間が長く感じられた。帰りは快速を利用していたが、1年前の2023年3月改正で快速の時間が合わなくなり、帰りも各駅停車を利用するようになった。2024年3月改正でほとんどの快速が消滅したが、特に帰りの利便性はやや向上したと思っている。
男性・25～29歳	美浜区・稲毛海岸駅	朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯において所要時間の増加はあるものの、快速の通過駅を含めて効率の良い輸送が出来ていると感じた。
男性・50～54歳	美浜区・稲毛海岸駅	もともと改正前から利便性は良くなかったです。改正後も特になにか解消されたわけでもなく、悪しきままの現状維持です。
女性・25～29歳	美浜区・検見川浜駅	検見川浜から蘇我までは快速も各駅になっていたから下りは前と変わらないけども上りに遊びに行くときは快速無くなって乗車時間が長くなった。
男性・65～69歳	中央区・千葉みなと駅	利用するのは日中なので影響はありません。
男性・50～54歳	船橋市・南船橋駅	南船橋駅－東京駅間の場合、もともと時間帯によっては、快速より各駅に乗った方が、早く着くケースも多く、いちいち乗り換え案内などで調べないと分からない状態だった。快速が無くなった事で、乗る電車で迷わなくなった。確かに快速に比べると各駅は5分程度、乗車時間が長くなるが、快速の通過待ちが無くなる分、各駅が早くなるケースもあり、一長一短という感じで、あまり不満はない。
男性・19歳以下	浦安市・新浦安駅	快速がなくなり、混雑の偏りが小さくなったが、各駅停車が今までよりも混んでいることが多い。利用区間が新浦安から東京であり遠距離でないため、列車種別による影響はあまりない。
女性・35～39歳	市原市・八幡宿駅	通勤時（通勤先：西船橋）、海浜幕張駅で乗り換えをするため八幡宿から通勤快速に乗るも蘇我で通常の快速に乗り換える必要があったが、乗車時間がやや伸びたが乗換なしで海浜幕張まで行けるので総合的には利便性に変わりはないです。
女性・35～39歳	袖ヶ浦市・長浦駅	特に変化はない、それよりも長浦駅に特急が停まるようにしてほしい。

【ポジティブな意見（⑭で「良い影響がある」と回答）】

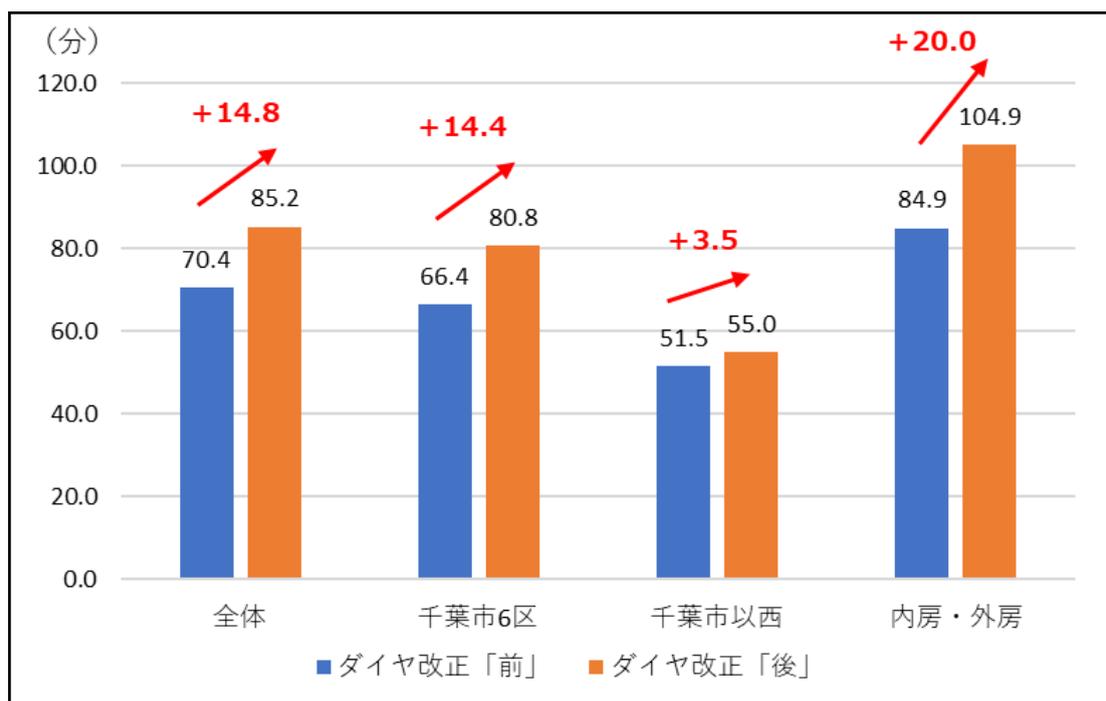
性・年代	居住地・最寄駅	意見
女性・50 ～54歳	美浜区・海 浜幕張駅	快速列車は混んでいるのでいつも各駅使っていたので影響ないです。むしろ乗客が分散してくれて朝は快適、帰りもダイヤ変更により帰宅に無駄のない時間帯の列車に乗れて感謝です。今まで快速通過待ちの為に、何千人もの各駅乗客が快速通過待ちを黙って耐えて、蘇我以南のお客様をお見送りしてきました。快速乗りたくても通過か、混んで乗れませんし近距離で移動する乗客たちは、苦痛でしかなかったです。
男性・50 ～54歳	美浜区・海 浜幕張駅	通勤快速がなくなり、混雑が平準化したと感じる。通勤快速の通過待ちがなくなり、所要時間が減った電車もあり便利になった。
女性・50 ～54歳	美浜区・検 見川浜駅	ガラガラに空いている通勤快速の追い越し待ちのために混雑した状況で停車して待たされる事がなくなり、今回のダイヤ改正を歓迎している、今後各駅の本数が増えればますます便利になると期待している、そもそも運用に無理があった通勤快速は今後も必要最小限の運行にしてほしい。
女性・45 ～49歳	花見川区・ 検見川浜	各駅停車が増えたことで海浜幕張駅で各駅停車に乗り換える必要がなくなり無駄に早く家を出る必要がなくなって良かった。
男性・45 ～49歳	中央区・蘇 我駅	各駅停車の駅に通勤なので快適になった。特に通勤快速や快速が少なくなり内房線や外房線からの蘇我駅からの京葉線への電車が昔は遅れて入ってきて私が乗る各駅停車の電車が遅れることが多々ありましたが今はほとんどダイヤ通りに運行してとても快適です。
男性・35 ～39歳	中央区・蘇 我駅	蘇我駅から乗るが、武蔵野線に乗り換えるため通勤快速がなくなって良かった。全体として快速はあったほうがいいが、通勤快速は乗り間違えや体調不良者が多く発生するイメージも多く、電車の遅れ原因になっていたと思う。朝夕の通勤や通学時間帯は快速を無くすなら各駅停車の本数を増やすなどの対策はほしい。
女性・40 ～44歳	中央区・浜 野駅	朝の通勤快速がなくなり、京葉線直通各駅電車になったので、蘇我で乗り換えしないで通勤できるようになった。
男性・50 ～54歳	浦安市・舞 浜駅	通勤快速がなくなり東京付近の駅での混雑が緩和された。
男性・65 ～69歳	習志野市・ 新習志野 駅	快速が停車しない駅のため非常に利便性が良くなった。質問形式が快速また通勤快速復活を要望するような誘導質問のように受け止められ、非常に不愉快なアンケートである。
女性・40 ～44歳	江戸川区・ 葛西臨海 公園駅	各駅停車が増えて、乗れる電車の本数が増えた。とても便利になった。混雑の軽減に繋がってとても良い。
男性・50 ～54歳	江東区・潮 見駅	各駅停車しか止まらないので、通過列車を見送る事が多く、都内なのに何故こんなに使える電車が少ないのかと不満だったことが、多少は解消された。京葉線は千葉県民だけのものではないので、今回の改正はとても嬉しく思う。

### ⑬ ダイヤ改正「前」「後」の通勤・通学時間の変化

ダイヤ改正「前」「後」の通勤・通学時間（片道）について聞いたところ、「全体」ではダイヤ改正前が70.4分、改正後が85.2分となり、ダイヤ改正によって14.8分の増加となった。

地域別にみると、「千葉市6区」は66.4分→80.8分と14.4分の増加、「千葉市以西」は51.5分→55.0分と3.5分の増加、「内房・外房」は84.9分→104.9分と20.0分の増加となるなど、「内房・外房」で増加幅が最も大きかった。

図表 23 ダイヤ改正「前」「後」の通勤・通学時間の変化（片道）

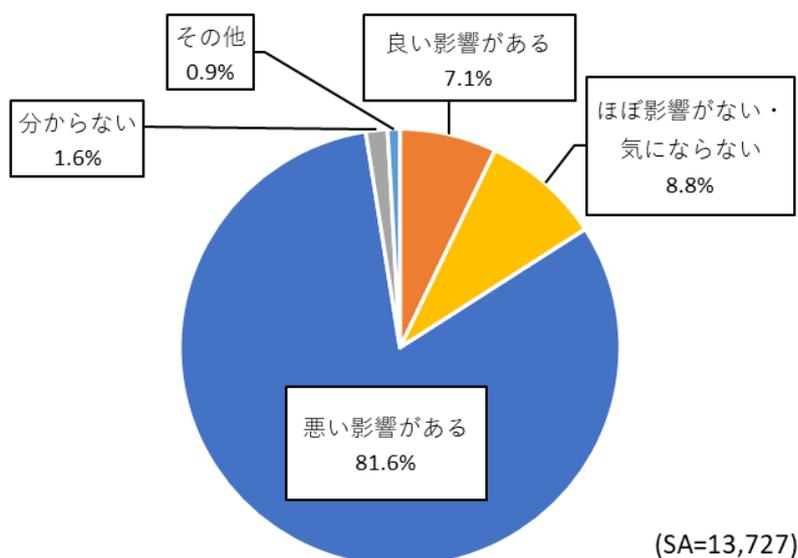


⑭ ダイヤ改正による京葉線利用全般に関する影響

(ア) 単純集計

ダイヤ改正による京葉線利用全般に関する影響について聞いたところ、「良い影響がある」が7.1%、「ほぼ影響がない・気にならない」が8.8%だった。一方で、「悪い影響がある」は81.6%だった。

図表 24 ダイヤ改正による京葉線利用全般に関する影響



(イ) 属性別

属性別にみると、「悪い影響がある」は、「千葉市6区」で84.1%（全体比+2.5ポイント）、「内房・外房」で87.2%（同+5.6ポイント）と多い。

一方、「良い影響がある」、「ほぼ影響がない・気にならない」と回答したのは、「千葉市以西」でそれぞれ27.7%（同+20.6ポイント）、18.9%（同+10.1ポイント）と多くなっている。

図表 25 ダイヤ改正による京葉線利用全般に関する影響（属性別）

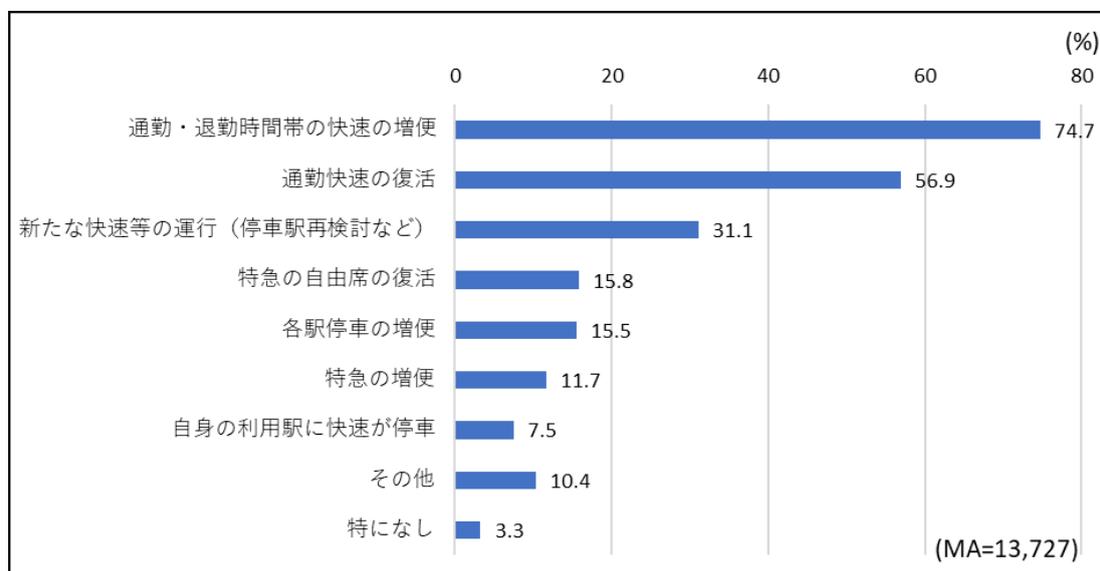
		回答数 (件)	良い影響 がある	ほ ぼ 影 響 が な い ・ 気 に な ら な い	悪い影 響があ る	分 か ら な い	そ の 他
全体		13,727	7.1	8.8	81.6	1.6	0.9
性別	男性	8,295	8.8	9.6	79.5	1.1	0.9
	女性	5,432	4.5	7.6	84.8	2.2	0.9
年齢	29歳以下	2,339	4.7	7.6	85.7	1.4	0.6
	30～39歳	2,400	7.5	7.8	82.3	1.4	1.0
	40～49歳	3,452	8.8	9.1	79.3	1.7	1.1
	50～59歳	3,704	7.6	9.3	80.8	1.5	0.9
	60歳以上	1,832	5.7	10.2	81.3	1.9	0.9
市町村	千葉市6区	7,739	5.9	8.1	84.1	1.1	0.8
	千葉市以西	968	27.7	18.9	50.4	1.9	1.1
	内房・外房	4,034	2.8	6.9	87.2	2.1	1.0
	その他	986	14.3	12.5	69.9	2.7	0.6

⑮ 改正後のダイヤに対する望ましい変化

(ア) 単純集計

改正後のダイヤに対する望ましい変化は、「通勤・退勤時間帯の快速の増便」が74.7%と最も多く、次いで「通勤快速の復活（56.9%）」、「新たな快速等の運行（停車駅再検討など）（31.1%）」となっている。

図表 26 改正後のダイヤに対する望ましい変化



(イ) 属性別

属性別にみると、「通勤・退勤時間帯の快速の増便」は、「千葉市6区」で78.9%（全体比+4.2ポイント）と多い。「通勤快速の復活」は、「内房・外房」で77.3%（同+20.4ポイント）と多いが、「千葉市以西」では24.6%（同▲32.3ポイント）と少なく、「千葉市6区」は51.5%となっている。「各駅停車の増便」は、「千葉市以西」で36.0%（同+20.5ポイント）と多くなっている。

図表 27 改正後のダイヤに対する望ましい変化（属性別）

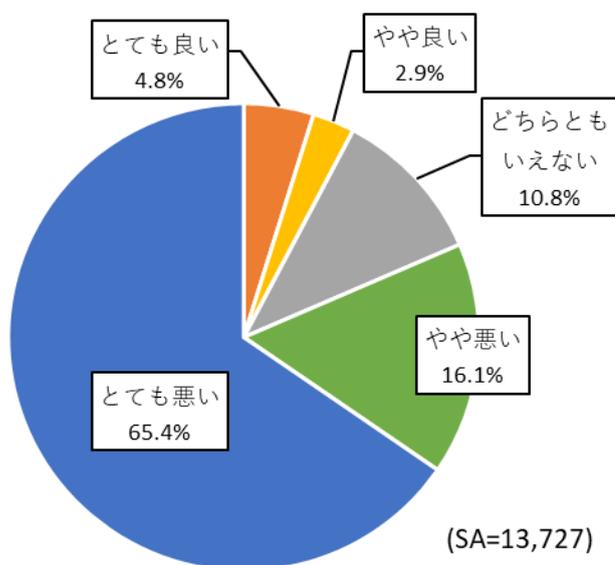
		回答数 (件)	通勤・退勤 時間帯の 快速の増便	通勤快速の 復活	新たな快速等の 運行 (停車駅再検討など)	特急の自由席の 復活	各駅停車の 増便	特急の 増便	自身の 利用駅に 快速が停車	その他	特になし
全体		13,727	74.7	56.9	31.1	15.8	15.5	11.7	7.5	10.4	3.3
性別	男性	8,295	72.1	55.4	33.3	16.7	16.6	13.0	6.7	12.4	3.7
	女性	5,432	78.8	59.3	27.7	14.5	13.8	9.6	8.8	7.3	2.7
年齢	29歳以下	2,339	81.6	63.4	35.8	13.6	15.0	13.4	8.0	9.0	2.3
	30～39歳	2,400	75.9	57.7	35.1	14.0	15.9	14.6	9.3	11.2	3.6
	40～49歳	3,452	73.6	55.6	29.9	15.2	16.6	10.7	7.9	9.9	4.0
	50～59歳	3,704	73.2	53.9	29.0	16.4	16.4	10.3	6.6	11.9	3.0
	60歳以上	1,832	69.8	56.3	26.3	21.0	11.4	10.1	5.8	9.0	3.4
市町村	千葉市6区	7,739	78.9	51.5	32.0	13.4	15.9	9.1	7.6	11.0	3.0
	千葉市以西	968	52.7	24.6	25.7	7.0	36.0	5.2	7.2	15.6	9.2
	内房・外房	4,034	74.8	77.3	30.0	22.7	7.9	16.6	7.0	7.0	2.4
	その他	986	63.8	48.0	33.9	15.7	23.0	18.1	9.2	13.9	3.8

⑯ ダイヤ改正による京葉線沿線地域全体への影響

(ア) 単純集計

ダイヤ改正による京葉線沿線地域全体への影響は、『良い（「とても良い」+「やや良い」）』と回答したのは7.7%だった。一方で、『悪い（「やや悪い」+「とても悪い」）』と回答したのは81.5%となった。

図表 28 ダイヤ改正による京葉線沿線地域全体への影響



(イ) 属性別

属性別にみると、『良い』と回答したのは、「千葉市以西」で28.5%（全体比+20.8ポイント）、「その他」で14.4%（同+6.7ポイント）と多い。

『悪い』と回答したのは、「千葉市6区」で84.2%（同+2.7ポイント）、「内房・外房」で86.5%（同+5.0ポイント）と多くなっている。

図表 29 ダイヤ改正による京葉線沿線地域全体への影響（属性別）

		回答数 (件)	良い	とても 良い	やや 良い	ど ち ら と も い え な い	悪い	やや 悪い	と と も 悪 い
全体		13,727	7.7	4.8	2.9	10.8	81.5	16.1	65.4
性別	男性	8,295	9.7	6.2	3.5	10.4	79.9	14.3	65.6
	女性	5,432	4.7	2.7	2.0	11.3	83.9	18.9	65.0
年齢	29歳以下	2,339	5.3	3.2	2.1	10.6	84.1	19.5	64.6
	30～39歳	2,400	8.3	5.3	3.0	9.6	82.1	14.6	67.5
	40～49歳	3,452	9.5	6.1	3.4	11.6	78.9	15.2	63.7
	50～59歳	3,704	8.0	4.9	3.1	10.8	81.2	15.8	65.4
市町村	60歳以上	1,832	6.5	3.8	2.7	10.8	82.7	16.0	66.7
	千葉市6区	7,739	6.4	4.0	2.4	9.3	84.2	15.3	68.9
	千葉市以西	968	28.5	18.1	10.4	18.1	53.4	16.5	36.9
	内房・外房	4,034	3.6	2.0	1.6	9.8	86.5	16.9	69.6
その他		986	14.4	9.6	4.8	18.7	67.0	19.2	47.8

⑰ 今回のダイヤ改正に関するご意見・ご要望（自由意見）

【ネガティブな意見（⑭で「悪い影響がある」と回答）】

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・50 ～54 歳	美浜区・海 浜幕張駅	沿線地域の価値を損なうもので、納得できるものではない。ダイヤ改正の必要性は理解できなくもないが、通勤快速の停車駅を増やす等して各駅停車との乗り継ぎを改善することで対応できるのではないか？
女性・30 ～34 歳	美浜区・海 浜幕張駅	快速の増便を希望します。特に 9 時台 16 時台 何のために快速を廃止したのか理解できない。また通勤快速を使われていた人が各駅に流れているため朝は混雑がよきつくなつたと感じている。通勤快速廃止の影響を間接的に受けているため、自分自身が利用しないが、混雑が解消されてほしいため通勤快速の復活も希望します。
男性・35 ～39 歳	美浜区・海 浜幕張駅	朝夕の快速を廃止する合理的理由がわからない。また、総武線を代替として考えているかもしれないが、総武線と中央線、京浜東北線と東海道線のような関係ではなく、京葉線は他の線に代え難い存在。
女性・50 ～54 歳	中央区・蘇 我駅	混雑集中回避の為に、通勤快速や通勤時間帯の快速を無くす意味が分からない。逆に快速を増やせば良いと思う。ダイヤ改正後、君津行き、上総一ノ宮行きの各駅が出来たが、結局その電車が混雑する。だったら、内房、外房直通の各駅をもっと増やして欲しい。
男性・40 ～44 歳	中央区・稲 毛海岸駅	利便性が高くなったとは全く思えない。JR の説明は的を射ているとは思えず、コストカットが本当の目的ではないかと疑ってしまう。利用者のことを考えればまだ運賃アップの方が良い。子どもは今後長く影響を受けることを考えると沿線に引っ越したことを後悔している。
男性・50 ～54 歳	中央区・本 千葉駅	混雑緩和、平準化と謳っているが改正前より混雑が増している。新木場から潮見間？乗車率では（平準化）低下がみられたと聞いたが千葉県内で調査しなければならないと思う。
男性・45 ～49 歳	美浜区・稲 毛海岸駅	通勤快速が悪目立ちさせられて、逆に問題をごっちゃにされている感があるが、線内利用の千葉市民としては、外房内房方面からの直通利用者のそれも含めての、実質的な快速の廃止による遠近分離そのものの否定こそが、今回のダイヤ改正が「改悪」でしかない暴挙であり、愚策だと言わざるを得ない。通勤快速の海浜幕張停車だけでなく、車両が短い武蔵野線の乗り入れも東京方での混雑の悪化と増発を難しくしていると言うのならば尚の事。大手私鉄に範を取っての千鳥停車にする快速化（これは京葉線の快速も同様）など、遠近分離と組み合わせての混雑平均化を図るのが正当な発想であろうと考える。
女性・50 ～54 歳	美浜区・稲 毛海岸駅	普段から利用し、各駅停車の快速通過待ちがなくなっているようだか、なぜか所要時間は短くなっていない。通勤通学は、時間を短縮したいから、混雑しても快速を利用していたため、無くして混雑緩和とは、利便性を全く考えていない。ダイヤ改正に努力や工夫が見られず、インフラとして全く失格で、腹立たしい限り。

性・年代	居住地・最寄駅	意見
女性・50 ～54歳	美浜区・千葉みなと駅	利用者の意見も取り入れた改正を望みます。ハンディキャップがある利用者も多く、以前は座れる各駅停車をわざわざ選んで乗っていたものの、今は混雑で座れず辛い思いをしています。どうぞ利用者の意見を尊重して下さい。
男性・55 ～59歳	稲毛区・稲毛駅	利用者に不便にして房総の下の方 内房線外房線を廃線にしたいのではと思う。
男性・40 ～44歳	浜野駅	往復で1時間余計な時間がかかるようになった。毎日1時間×20日×12ヶ月×3000円(都内勤務社員時給換算)=72万 一人当たり年間72万円の経済損失があると考えるべき。生産人口が、生産活動をできない時間が増えることで、千葉県の経済損失になることを理解してほしい。実際に残った2本の快速は乗客が集中し、新浦安あたりでは鯨詰め状態です。
女性・35 ～39歳	緑区・誉田駅	ダイヤ改正前までは、通勤快速がとても便利で通勤で毎日利用していました。今では通勤時間が片道20分、毎日40分も延び、苦労しています。通勤快速の復活を希望しますが、難しいようであれば、通勤・通学時間帯の快速の復活を切に願います。
男性・45 ～49歳	緑区・土気駅	通勤快速設定時のコンセプトは、都心からの通勤圏拡大と利便性の向上だったはず。それをないがしろにする今回の改正には納得出来ない。
女性・40 ～44歳	緑区・土気駅	あまりにひどいです。各駅になり、かつ特急の通過待ちなどもあり、時間がとても奪われています。京葉線は、ダイヤ改正前は好きだったのに、今回のケースで、とても憤りを感じています。
女性・30 ～34歳	浦安市・新浦安駅	通勤快速を復活させてください。
女性・40 ～44歳	浦安市・舞浜駅	棲み分けが出来ていて前なら混んでいなかった区間も常に混んでいる。コロナ禍なら感染待たなしの劣悪な環境へと変わり果てた。早急に元に戻して欲しい。
女性・55 ～59歳	大網白里市・大網駅	通勤快速が有るから遠くても…と家を買った人はお気の毒。快速も減らされてしまい、利便性は悪くなった。各駅停車は要らないので、快速を増やして欲しい。実現しない場合は総武線経由で東京方面に行くことになりそう。
女性・40 ～44歳	茂原市・茂原駅	土日の特急の減便(東京22時発や茂原11時台)が不便。日帰りの遠出がしづらい。朝晩の通勤快速を復活してほしい。子供を送り出してから出勤する都合もあり、特急で通勤しているが特急券代は通勤手当で補完してもらえず、毎月自己負担している。
男性・55 ～59歳	一宮町・上総一ノ宮駅	利用していた通勤快速が、特急に置き代わった。毎日、見ているがほとんど乗っていないガラガラ。走らせる意味があるのか？
男性25 ～29歳	市原市・姉ヶ崎駅	去年の時点で夕方の通勤快速の時間の前後に電車を減らされた上での乗車率の理由で廃止されたので到底許されるものではない。
男性・50 ～54歳	君津市・君津駅	東京から蘇我までならまだ我慢できるが君津までだと乗り換えや内房線、総武線接続でほぼ立ったまま。通勤快速でなくてもいいからせめて内房線直通を増やして欲しい。

【中立・影響ないとする意見（⑭で「ほぼ影響がない・気にならない」と回答）】

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・35～39歳	美浜区・海浜幕張駅	帰宅時間帯の快速がなくなったが、決まった時間に乗るわけでないうえ、10分も伸びていない。通勤時間帯はもともと快速がないので何も変わらない。
女性・40～44歳	中央区・蘇我駅	差別化を図る目的なのであれば、特急の本数をもっと増やし、「特急料金を支払って急ぐ」か「運賃のみで各駅停車で行く」かを選択できるようにして欲しい。現在の特急の本数では、実質選択の余地がない。また、ほぼすべての列車が各駅停車なのであれば、下りの海浜幕張止まりの列車は廃止してほしい。以前は海浜幕張止まりの各駅停車より先に到着する快速があったが、時間調整がなくなった分、海浜幕張より先に行くための所要時間が余計にかかりストレスを感じる。
男性・45～49歳	緑区・土気駅	自治体が文句だけでなくきちんとJRが電車の本数を増やせるようにきちんと予算をつけるべき。
女性・60～64歳	市原市・浜野駅	通勤快速の廃止という点でインパクトがあったが、乗車機会が増加する駅もあり、混雑度の平準化も期待されているほか、災害時の円滑な運行も期待できる。通勤快速は、従来から本数も少なく、最近の利用者も減少しているようであり、全体としての影響は限定的と考えられる。小田急のように複々線化を進めれば解決するが、輸送人員を考えると京葉線はそこまで投資する規模にはないと思う。
女性・35～39歳	富津市・大貫駅	特急の空席が目立ち必要性について疑問。時間帯にもよると思うが快速の増便やグリーン車を増やす事ではいけないのでしょうか？以前は便利に使っていましたが今は殆ど使っていません。
男性・45～49歳	市川市・市川駅	千葉に住んでいた頃は蘇我から通勤快速を使った事はあるがトイレの無い車両で30分ノンストップというのは緊急時を考えると怖かった。騒いでいる首長は使った事が無いのだろうかと感じた。蘇我―東京間は1日2往復、内房線外房線区間は1往復の種別が無くなったことで騒いでいるのは政治的パフォーマンスにしか感じない。本気でダイヤの事を考えるのなら姫神線に対する真庭市の様に株式取得して発言力を高めるべきではと思う。
男性・45～49歳	市川市・南行徳駅	報道等で見聞きする限り、マイナス面ばかりスポットが当たっています。この改正により、どのようなメリットが想定されるかにもっと焦点を当てて欲しいです。JRの経営上の事情も含めていただくと非常にありがたいです。
男性・55～59歳	一宮町・上総一ノ宮駅	特急(わかしお)利用なので利便性の影響はないです。逆に廃止で特急の到着が早まるのでは当初は賛成でした。いろいろ知ると結局稲毛あたりまでマンションがどこどこか建って通勤客を捌けないと。JRもオペレーション的に各停が増えるのは実はきついと。誰も得しないのに当事者の市川、船橋、習志野あたりの首長が黙りはないと思います。第三湾岸新線の建設を働きかけるべきでは。

【ポジティブな意見（⑭で「良い影響がある」と回答）】

性・年代	居住地・最寄駅	意見
男性・35 ～39歳	美浜区・海浜幕張駅	冷静に考えれば良い改正である。ダイヤ改正直後のまだダイヤ乱れの少ないうちにアンケートをしたり、アンケート自体がダイヤ改正を悪と前提にした選択肢で作られていることが不快で千葉のスタンスに辟易する。ダイヤが原因で引越したくなるのではなく、冷静に物事を考えられない行政にがっかりして引越したくなる。
男性・45 ～49歳	美浜区・海浜幕張駅	生活への影響を行政側は正論としておりますが、それは東京から遠方の方にのみ当てはまります。需要と供給のバランスを考慮した行政の対応を求めます。需要が少ないところよりも、需要の多いところへ配慮するのが民主主義ではないでしょうか。本件の千葉市の対応は、まったく民主主義の原則に反していると思います。何かを変えれば何かに影響が出るのは誰でも分かります。多数派に配慮したJRの対応を評価します。
女性・50 ～54歳	美浜区・検見川浜駅	通勤・退勤時に快速が増えると快適ですが、待ち合わせが発生するのであれば、今回のダイヤ改正で満足です。このまま継続してほしい。通勤快速は本当になくして下さって感謝します。
男性・60 ～64歳	美浜区・稲毛海岸駅	普段電車を使用しない政治家が騒げば騒ぐほど「不便さ」がマスコミに不必要に取りあげられ、「京葉線」ってそんなに不便なの？と同情されるほどまでに「ネガティブキャンペーン」になっている。
男性・35 ～39歳	稲毛区・稲毛駅	廃線するわけでもあるまいし、民間の経営判断として、やっていることに自治体がいちいち口を出すべきではない。こういうことに税金を使って欲しくない。
男性・45 ～49歳	習志野市・新習志野駅	蘇我以西の利用者の意見ももっと取り入れてほしい。一部の不利益者を強調した、あまりにも偏向した報道にうんざり。全ての駅の利用者に意見を聞くべき。
男性・60 ～64歳	松戸市・東松戸駅	武蔵野線の各駅停車の運行については、スムーズになりました。もし通勤快速が復活した場合は、武蔵野線ダイヤに影響しない様にして下さい。西船橋から京葉線方面への利用客も多いのです。内房線、外房線からばかり注目されていますが西船橋からの利用客を忘れないで下さい。
男性・35 ～39歳	一宮町・上総一ノ宮駅	そこまで大反対するほどのダイヤ改正でしょうか？通勤時間も混雑率も許容範囲と言える程度でしょう。優等種別のような利便性については交通機関としての責務ではなく営利企業としてのサービスに当たる部分なのでJR側の都合で左右される要素なのは仕方のない話です。そのため要望を出すとしても、JR側にとってもメリットとなる内容を提案しないと聞く耳は持ってもらえないと思います（例えば特急を新木場駅にも停車させて通勤快速の代替として使いやすくしてほしいなど）。
男性・35 ～39歳	江戸川区・葛西臨海公園	利便性が上がっている人もいる。少数かどうかはわからない状況で一方的な主張をするのはいかがなものか。行政のスタンスとしても疑問を感じる。

以上

令和6年5月  
京葉線ダイヤ改正の影響等に関する  
アンケート結果（速報版）

作成：株式会社ちばぎん総合研究所