

6 東葉高速線地域公共交通総合連携計画

6-1 東葉高速線活性化総合連携計画の基本方針

東葉高速線は、開業以来、東京地下鉄東西線と相互直通運転を行っているため、都心への利便性が高く、通勤・通学の足として、船橋市及び八千代市両地域において、重要な交通機関としての役割を果たしている。

また、沿線地域では、複数の大規模土地地区画整理事業が進められているほか、大型ショッピングセンターや医療機関がオープンするなど街づくりが進捗しており、開業以来輸送人員は順調に推移し、現在では一日平均13万人以上が利用し、営業利益は平成19年度決算で47億円余りを計上するなど、6期連続で40億円以上を上げている。

しかしながら、路線の建設の経緯（P線方式の適用や用地買収の難航による工事の遅延）から多額の有利子負債を抱えており、平成19年度末では、鉄道建設時の長期債務に係る支払利息が約51億円と多額に上ったため、経常損失として約5億円、当期純損失として約3億円を計上する結果となっており、沿線住民が安心・安全に利用できるモビリティ・ツールを確保するため、東葉高速線の活性化・自立へ向けた需要拡大等の活性化による経営基盤の安定は急務である。

一方、アンケート調査での東葉高速線に対する不満は、割高な運賃に対して最も高く、次いで運行本数やエレベータ・エスカレータの設置、待ち時間の快適性などと多岐に渡っている。また、要望としても「お得な切符な充実」、「ピーク時や昼間の運行本数の増加」、「バリアフリー整備の充実」など不満事項の解消が中心となっているが、最寄駅や利用頻度によって要望が異なっている。

そのため、東葉高速線地域公共交通総合連携計画の基本方針としては、次のように考える。

□ 多様なニーズやターゲットに適応した利用促進策の展開による

東葉高速線の自立・活性化、沿線地域のモビリティの維持・確保