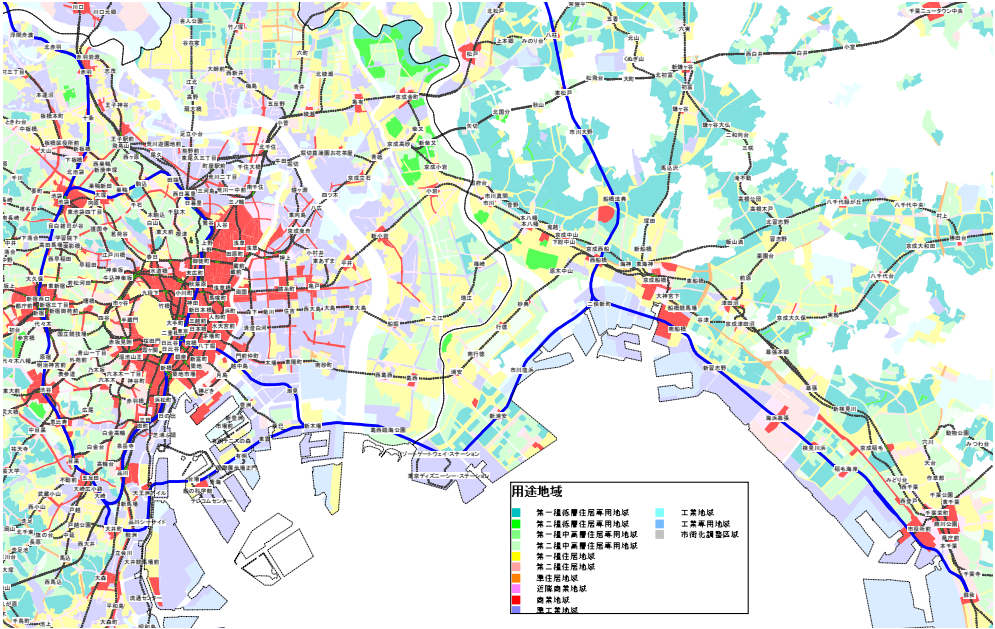


1. 現状把握

(1) 都市交通需要

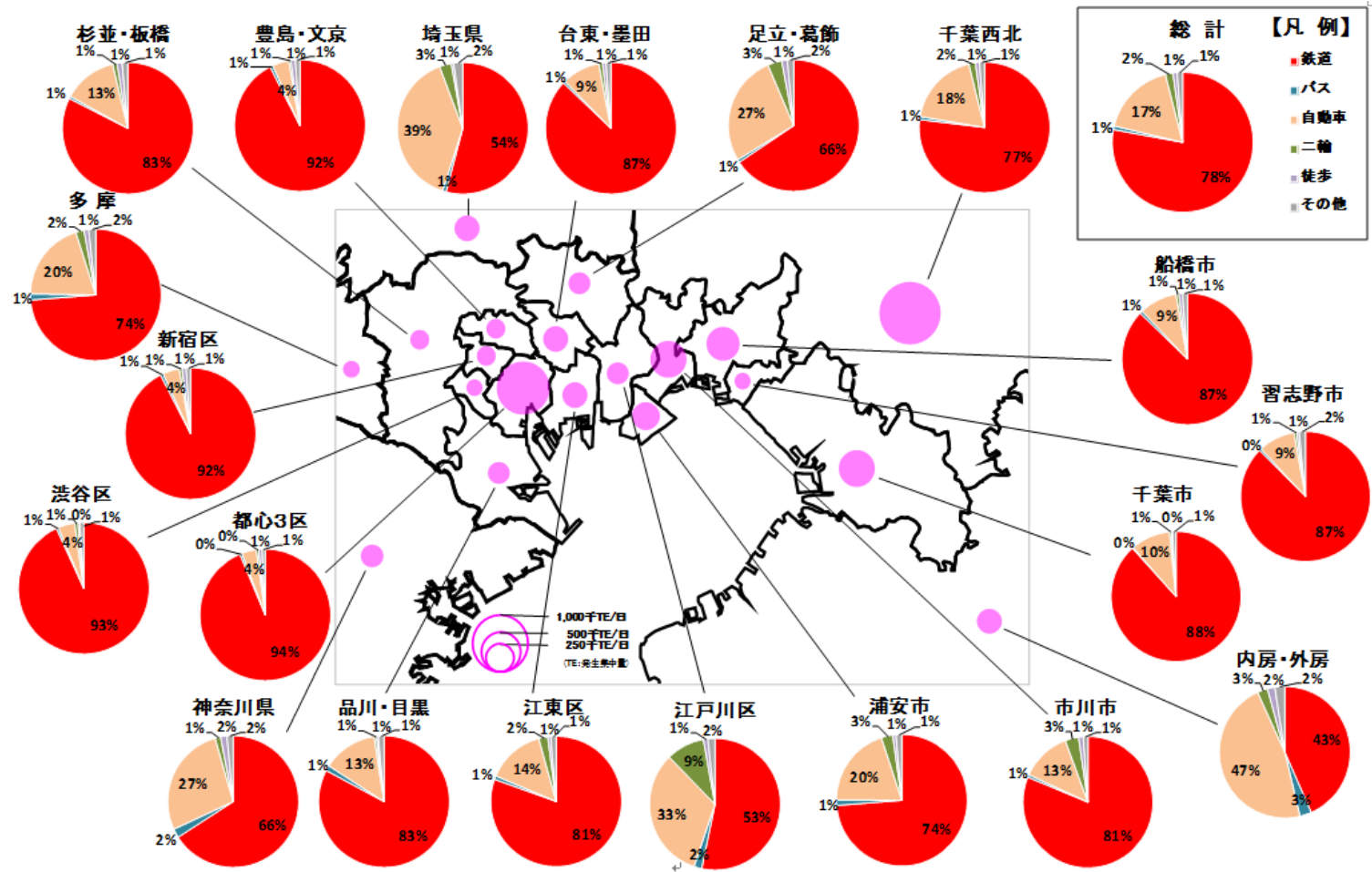
1) 土地利用

- ・ JR京葉線(武蔵野線)は、東京区部と千葉県等とを連絡する幹線的な鉄道である。
- ・ その沿線は、多くが工業系用途地域となっており、人口密度は比較的薄い、が、従業員密度が比較的高い地域である。
- ・ 江東区の臨海部(豊洲・有明地区等)等では大規模な複合型の開発プロジェクトの事業展開も進んでいる。



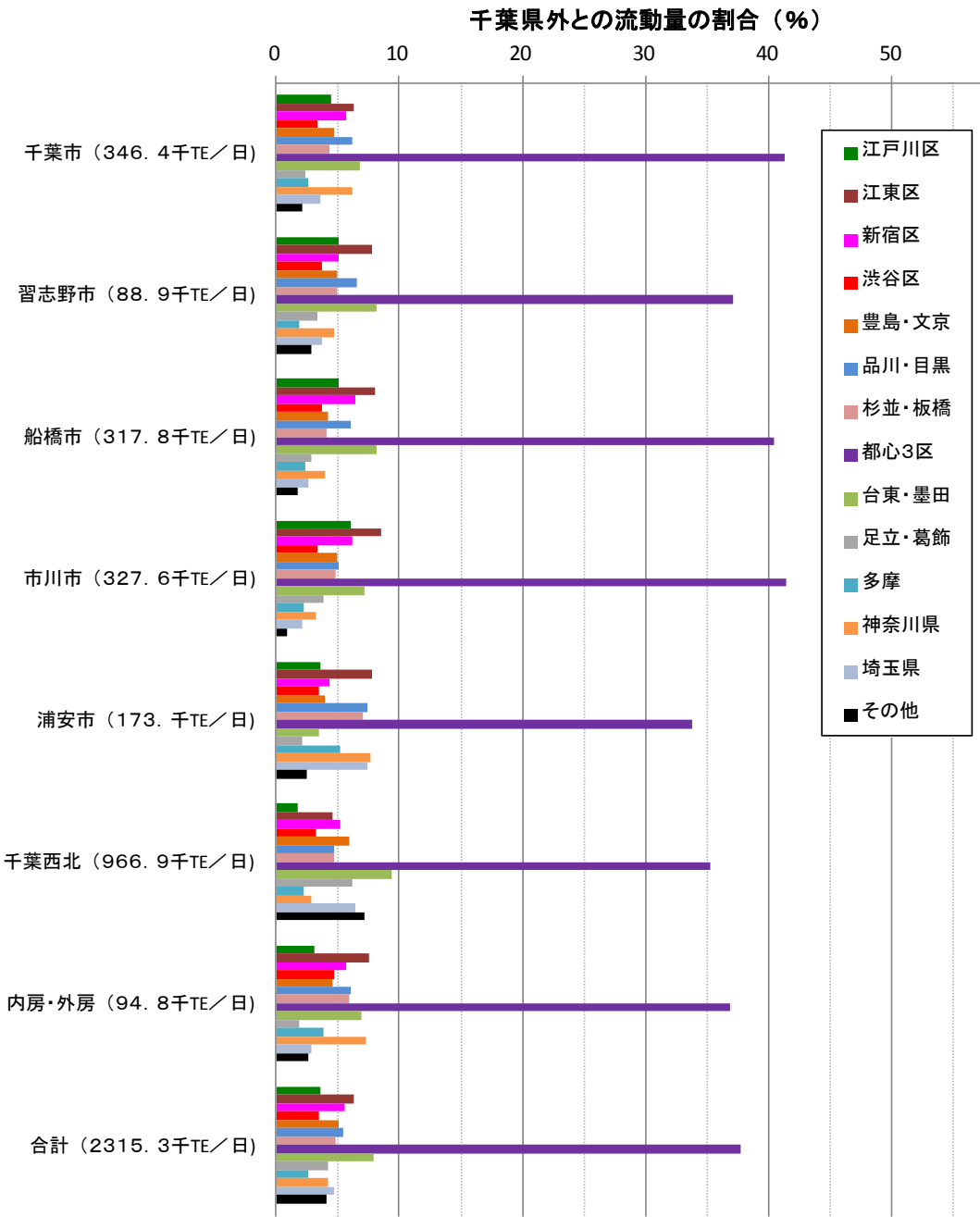
2) 交通需要

- ・ 京葉線(武蔵野線)沿線における千葉県内外・外内の移動では、鉄道利用の割合が高い(約8割)。
- ・ 千葉市、習志野市、船橋市では、約9割が鉄道利用となっている。



3) 鉄道利用者の地域間流動(千葉県内外・外内)

- ・ 東京都心3区との流動が最も多い(約4割)。
- ・ 江東区、品川区、目黒区との流動が5%~10%、新宿区、豊島・文京区との流動が5%前後、渋谷区との流動が3%前後となっている。



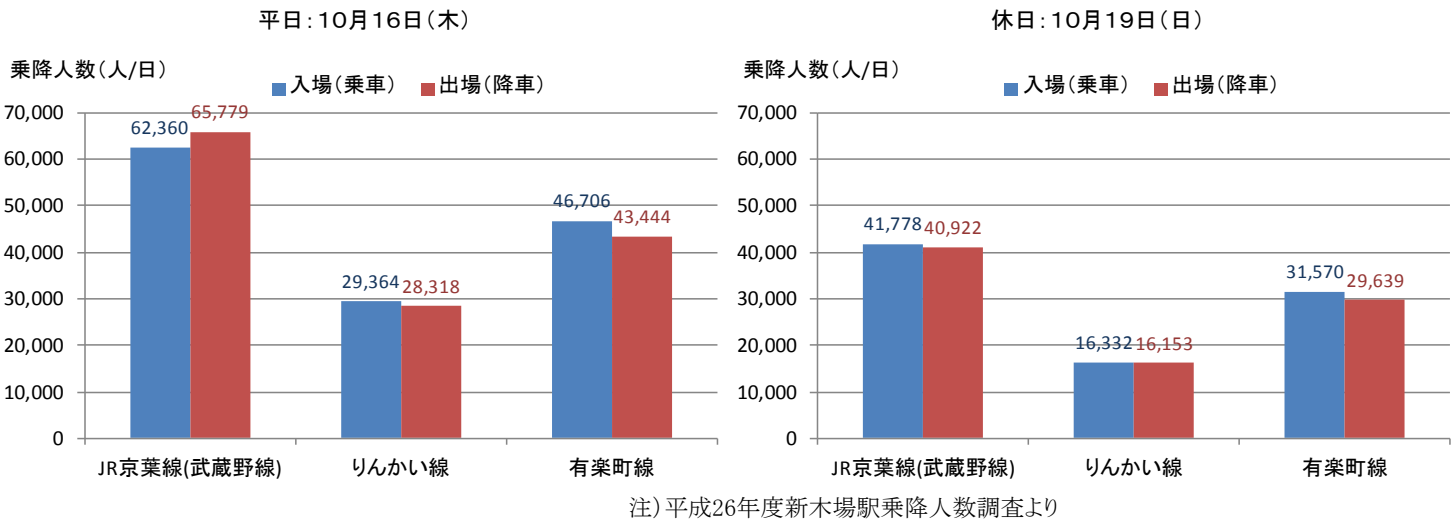
注) 平成20年度「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

1. 現状把握

(1) 鉄道利用需要 <新木場駅>

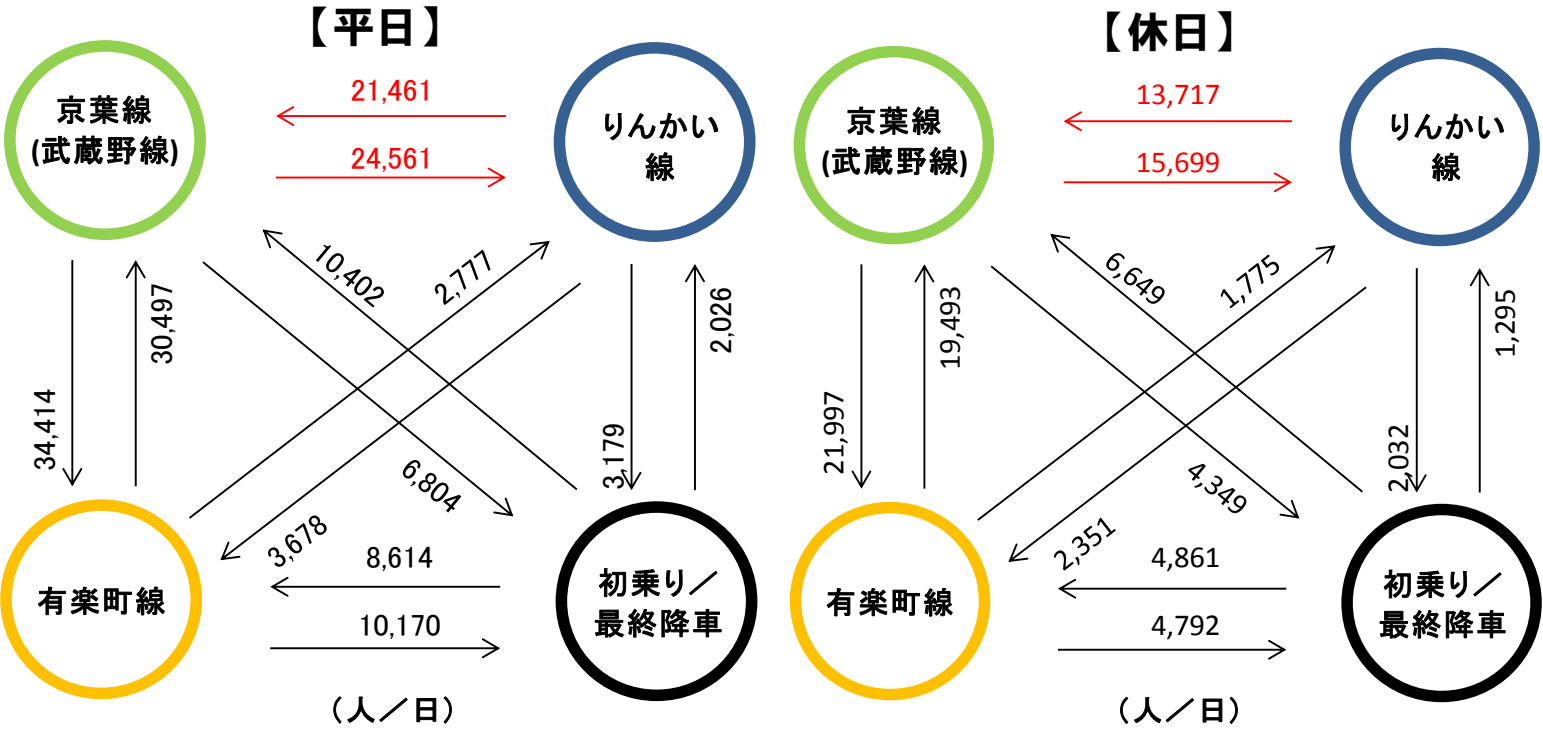
1) 乗降人数

- ・ JR京葉線(武蔵野線)の乗車人数は、平日が約62,000人、休日が約42,000人。
- ・ りんかい線は、平日が約30,000人、休日が約16,000人となっている。



2) 乗り継ぎ流動

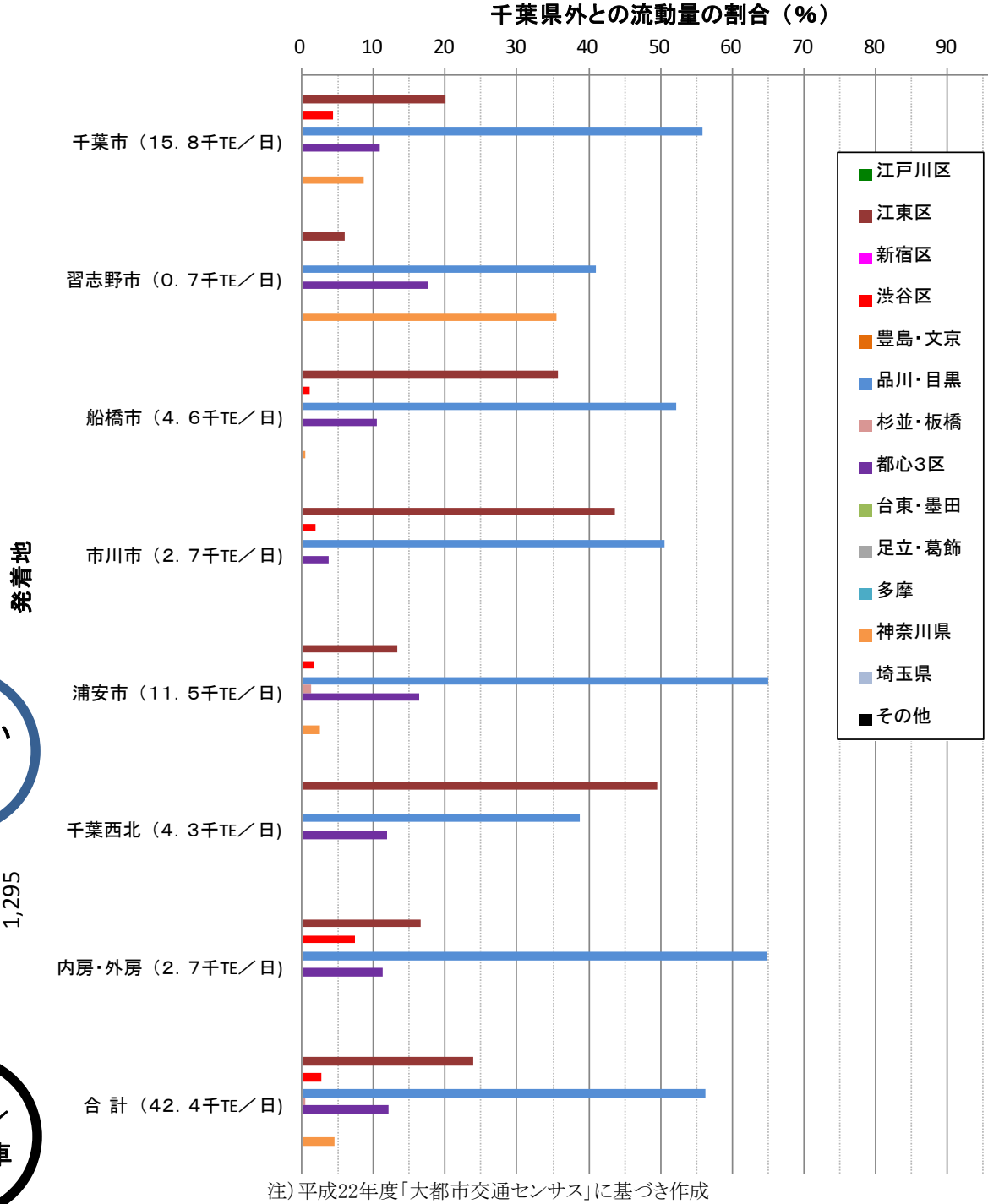
- ・ JR京葉線(武蔵野線)からりんかい線への乗り継ぎ人数は、平日が約25,000人／日、休日が約16,000人／日。
- ・ りんかい線からJR京葉線(武蔵野線)への乗り継ぎ人数は、約21,000人／日、約14,000人／日。



注) 平成26年度新木場駅乗降人数調査及び平成22年度「大都市交通センサス」に基づき推計

3) JR京葉線(武蔵野線)とりんかい線乗り継ぎ者の発着地

- ・ 品川・目黒区との流動が最も多い(5割超)。
- ・ 渋谷区との流動は3%前後、渋谷区以北との流動はみられない。

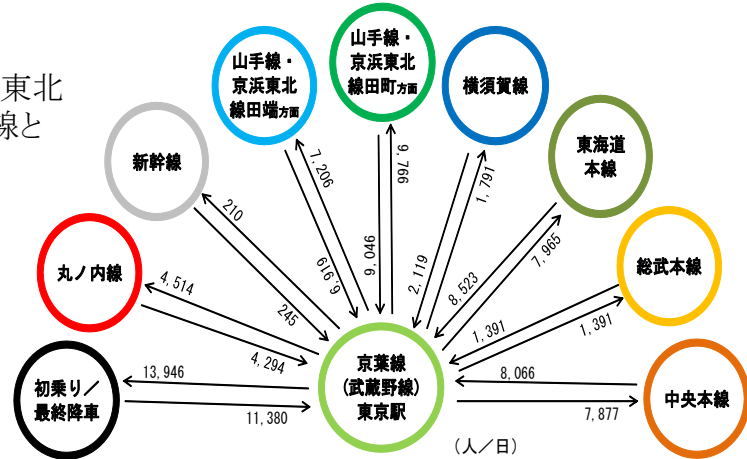


1. 現状把握

(1) 鉄道利用需要 < J R 京葉線 (武蔵野線) 東京駅 >

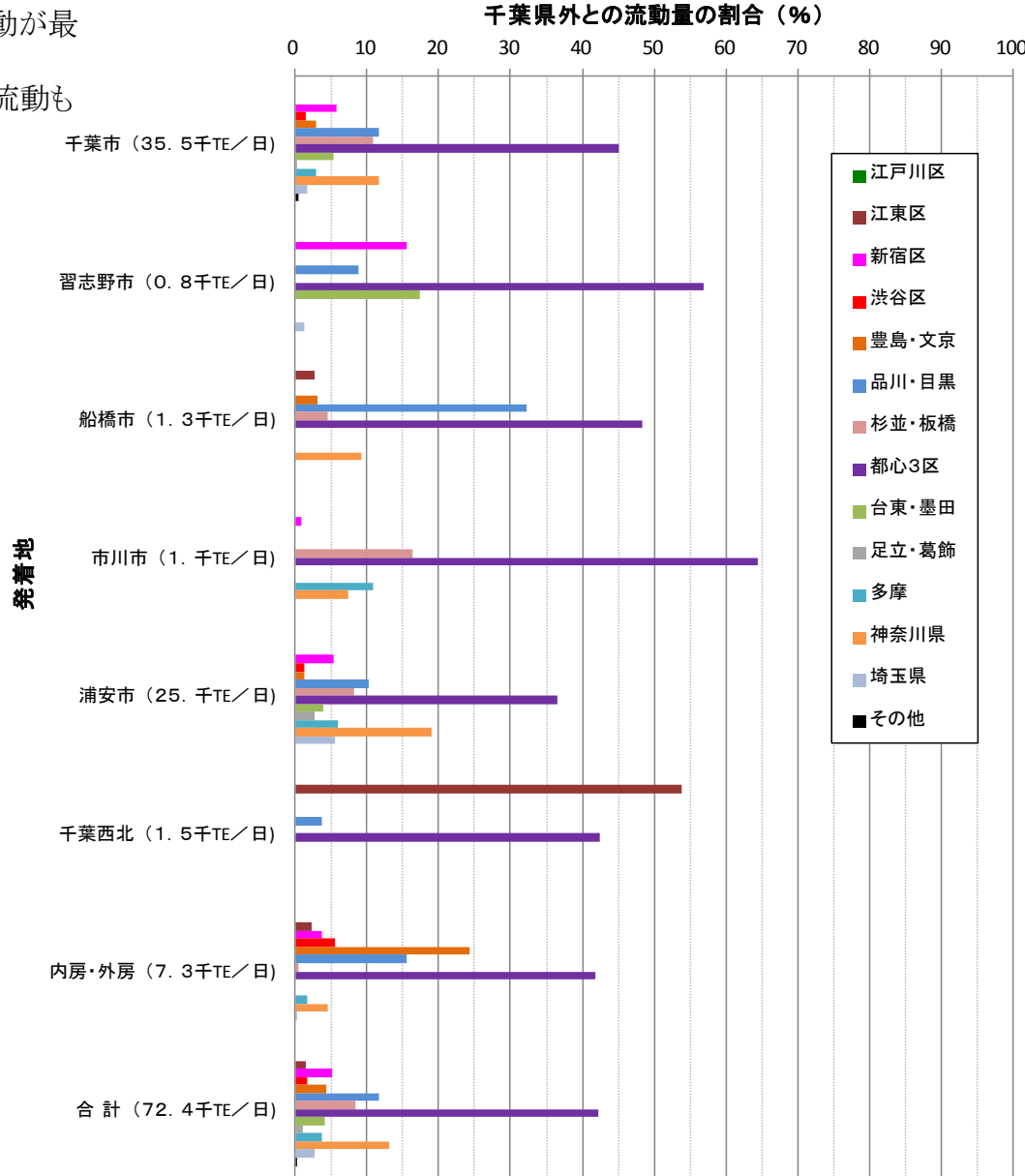
1) 乗り継ぎ流動

- ・ JR京葉線(武蔵野線)東京駅では、山手線・京浜東北線との乗り継ぎが多く、次いで東海道本線、中央本線となっている。



2) J R 京葉線 (武蔵野線) とりんかい線乗り継ぎ者の発着地

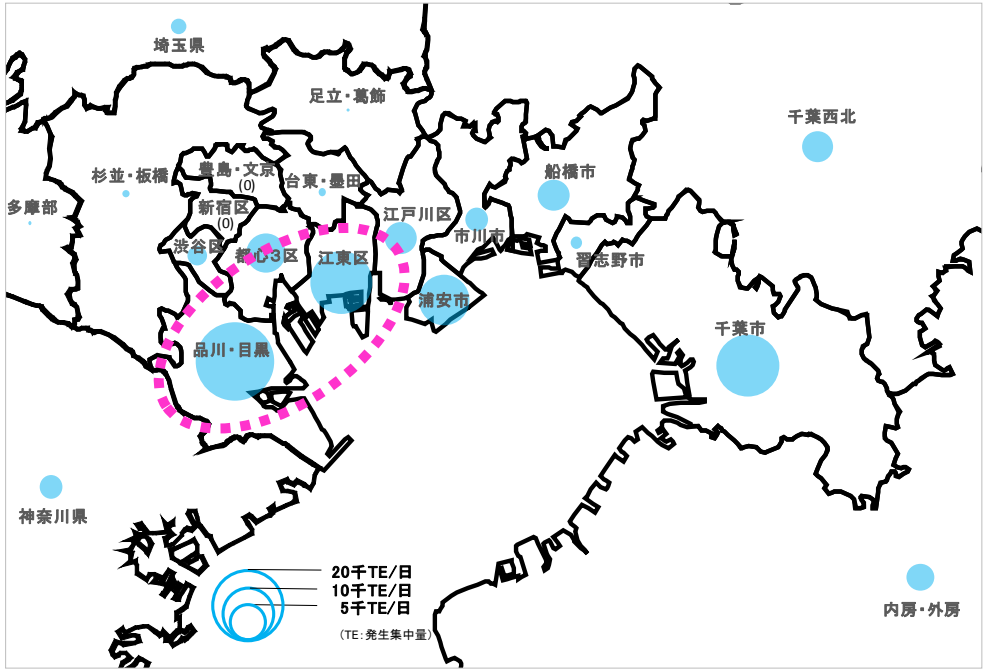
- ・ 東京都心3区との流動が最も多い(4割超)。
- ・ 渋谷区、新宿区との流動もみられる。



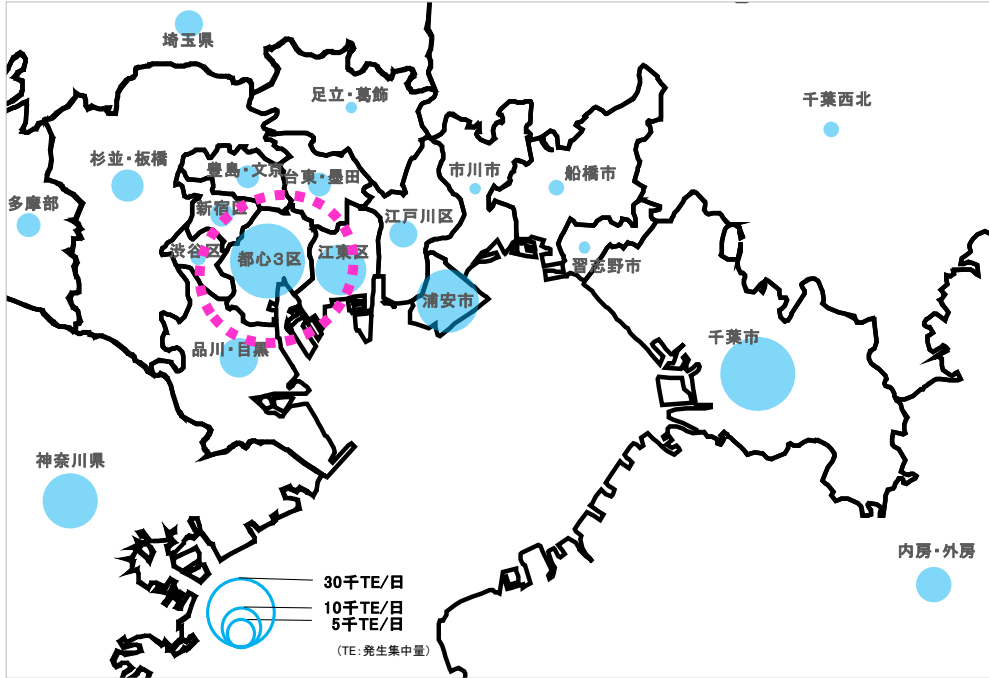
(参考)

新木場駅と J R 京葉線 (武蔵野線) 東京駅との違い (発着地)

【新木場駅でのJR京葉線(武蔵野線)とりんかい線との乗り継ぎ】



【東京駅でのJR京葉線(武蔵野線)と他の J R 線との乗り継ぎ】



注) 平成22年度「大都市交通センサス」に基づき作成