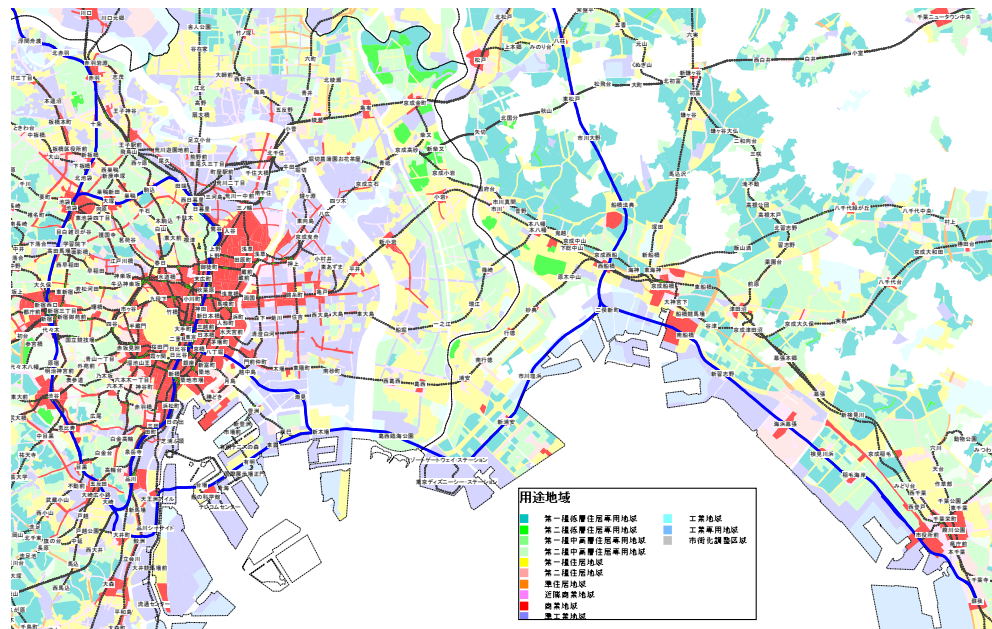


1. 現状把握

(1) 都市交通需要

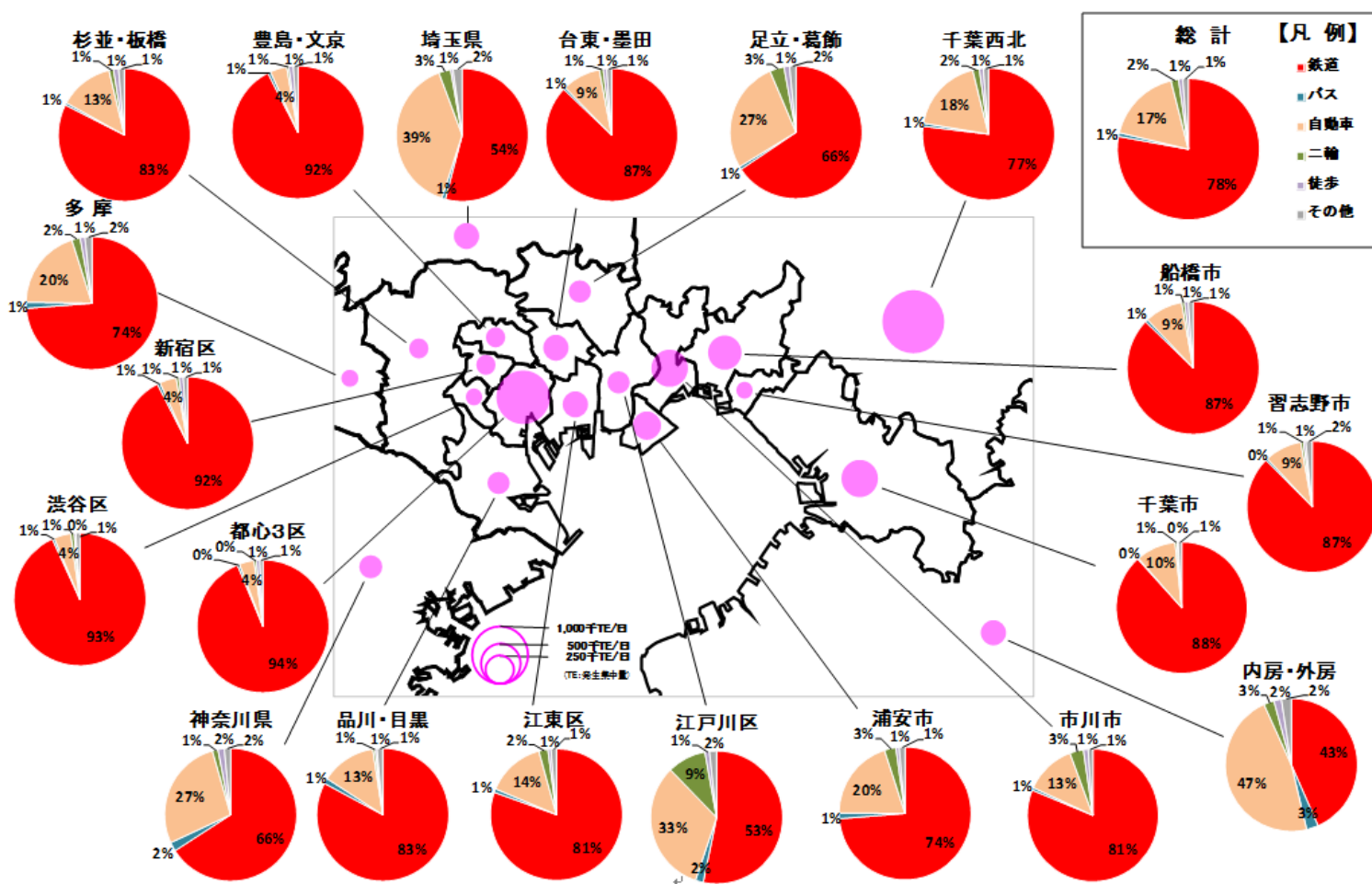
1) 土地利用

- ・ 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、従業人口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。



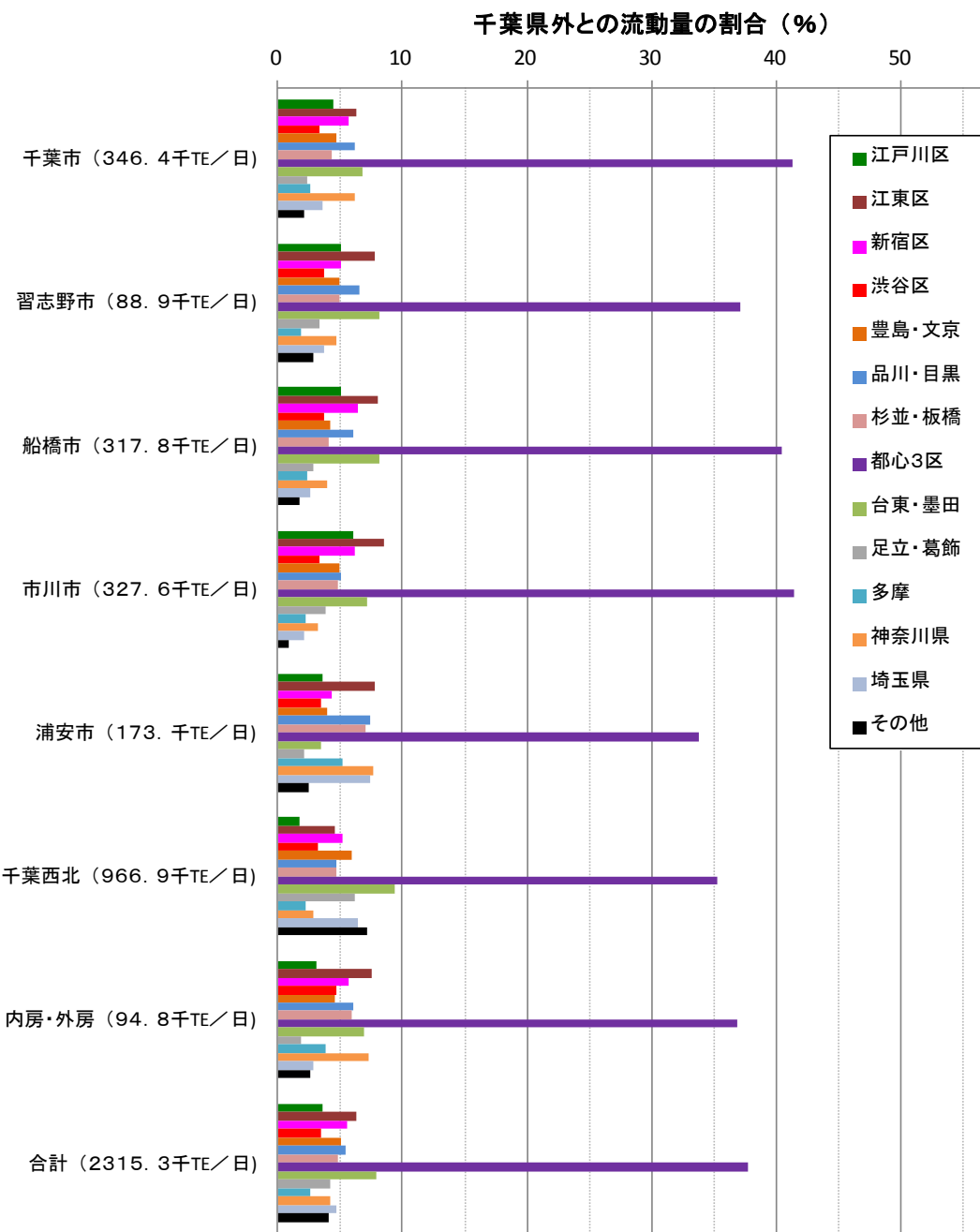
2) 交通需要

- ・ 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

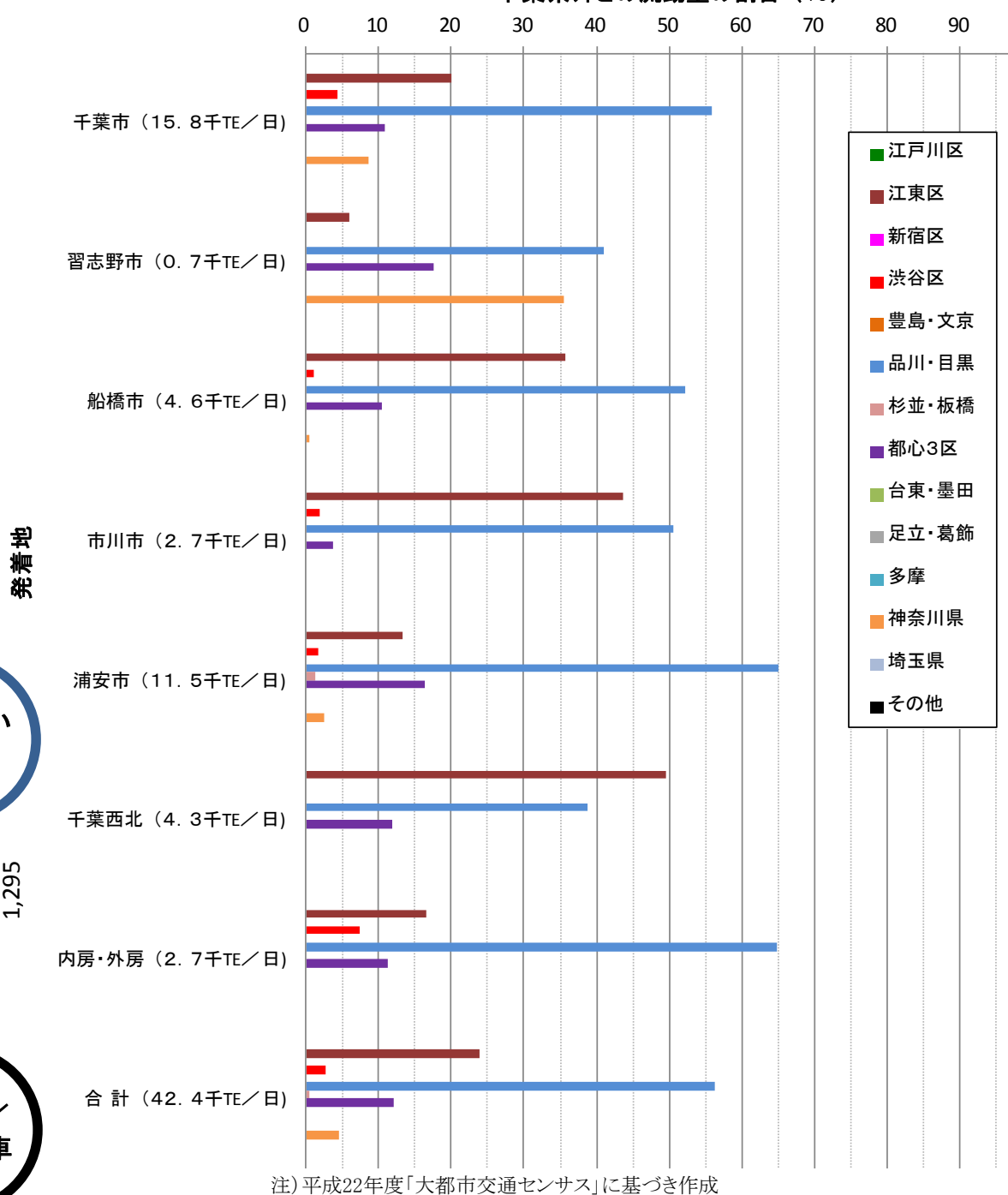
【報告書概要】

1) 鉄道利用需要 <新木場駅>

1) 乗降人数

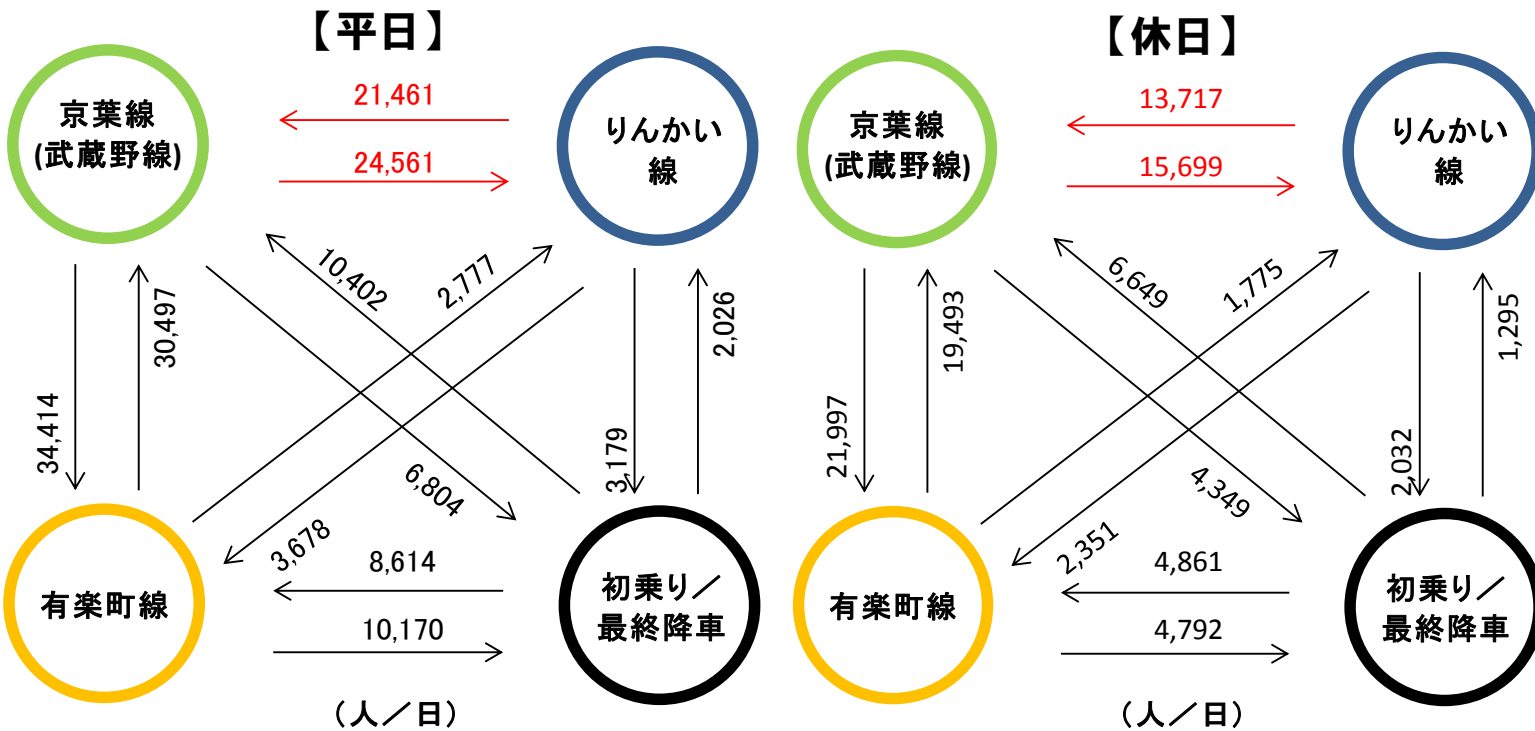
- ### 3) JR京葉線(武蔵野線)とりんかい線乗り継ぎ者の発着地

- 千葉県外との流動量の割合（％）



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

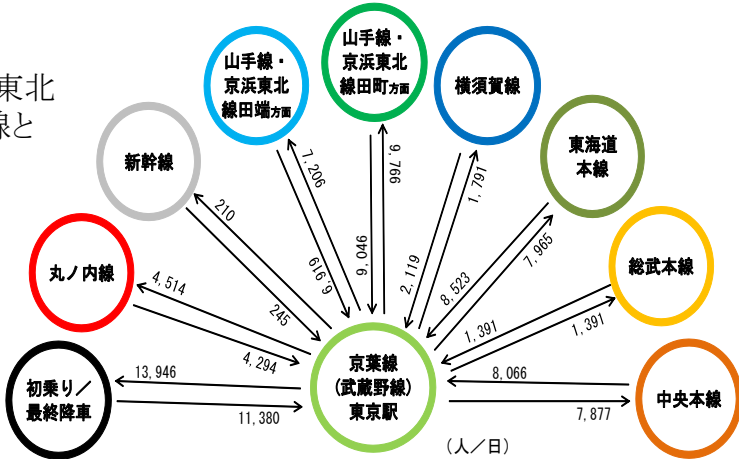
注) 平成22年度「大都市交通センサス」に基づき作成

1. 現状把握

(1) 鉄道利用需要 < J R 京葉線 (武蔵野線) 東京駅 >

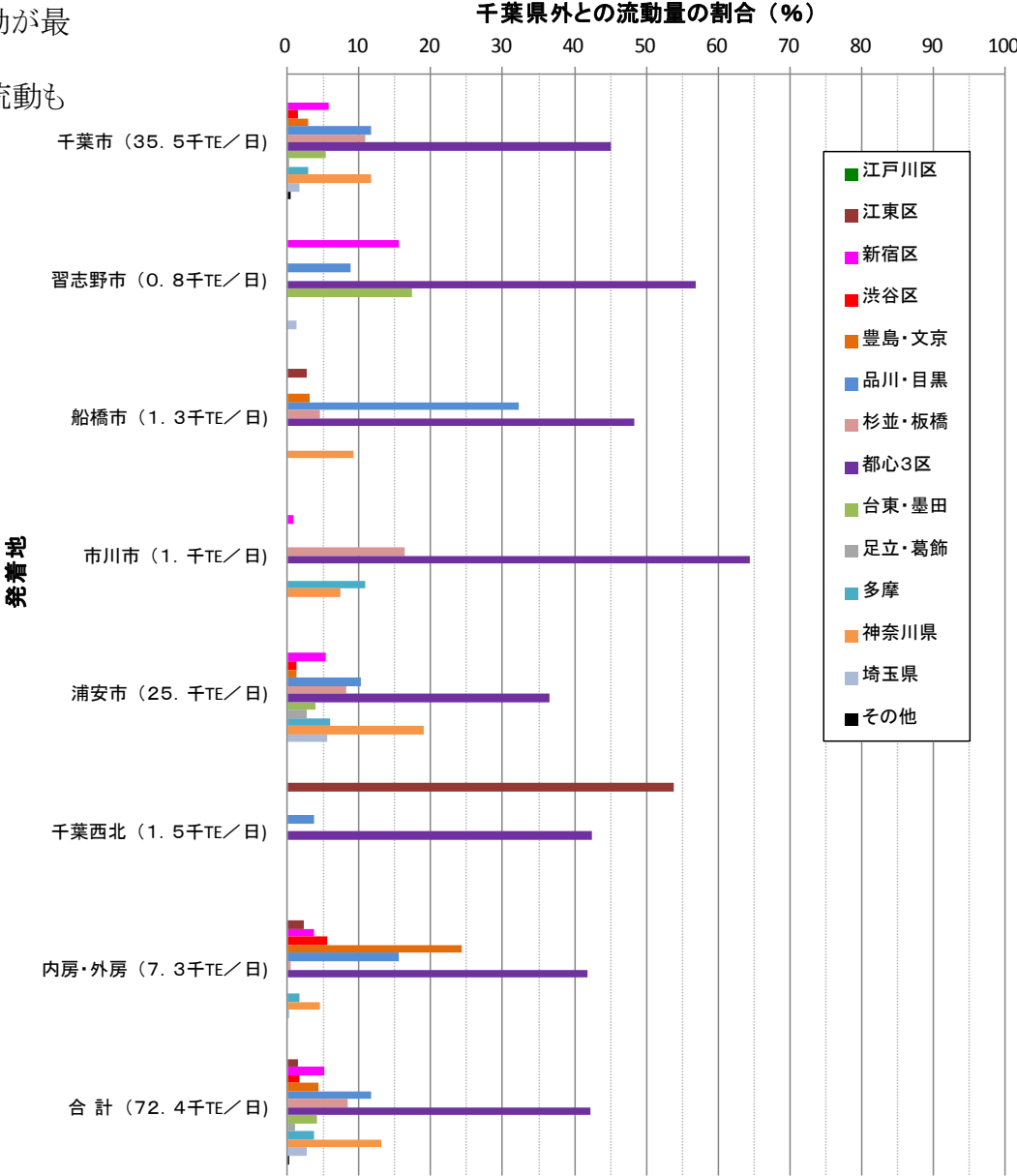
1) 乗り継ぎ流動

- ・ 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

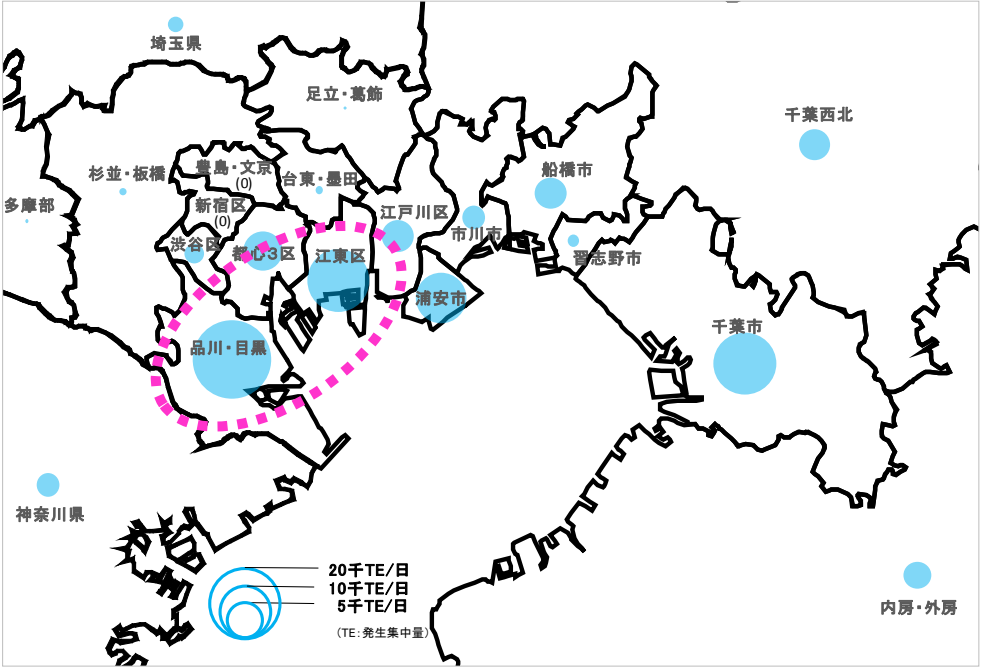
- ・ 東京都心3区との流動が最も多い(4割超)。
- ・ 渋谷区、新宿区との流動もみられる。



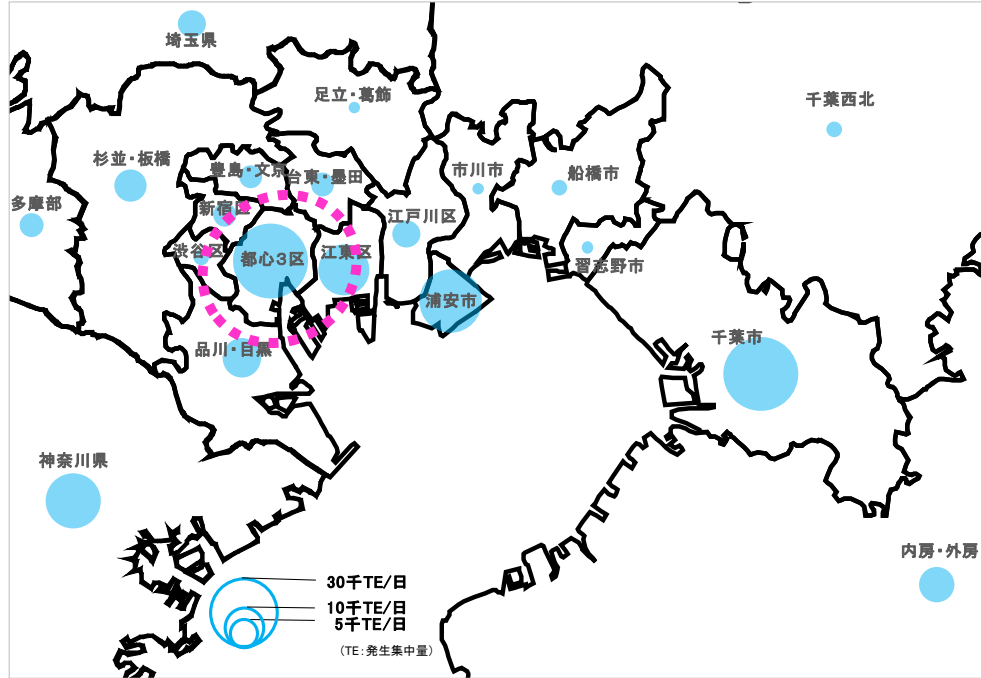
(参考)

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

2. 乗り継ぎ実態の把握

＜新木場駅アンケート調査、JR東京駅WEB調査＞

【報告書概要】

(1) 新木場駅の乗り継ぎ実態

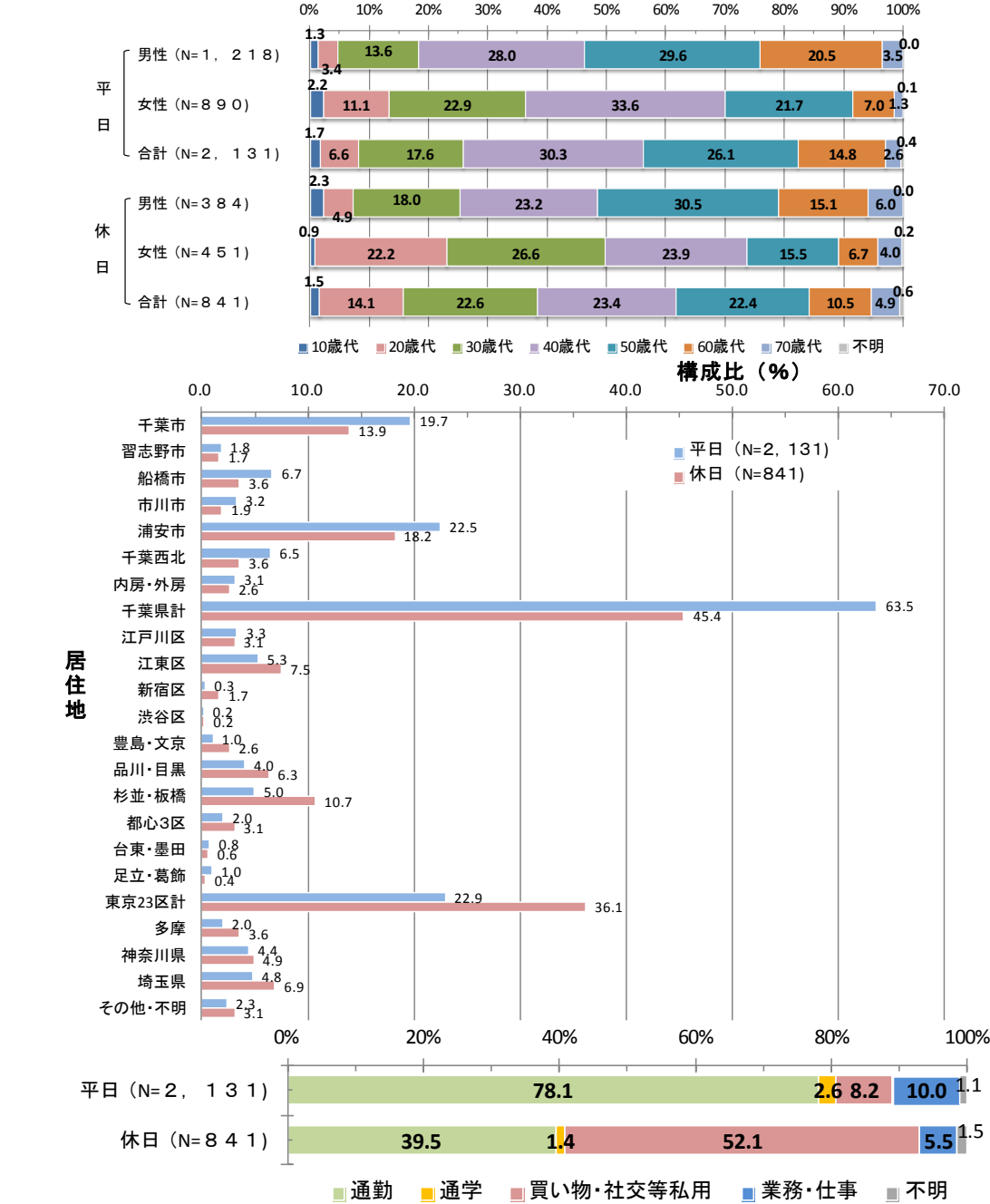
1) アンケート調査の概要（配布・回収結果）

・平日は関心が高く2,131サンプル、休日は841サンプル回収された。

区 分	配布数	回収数	回収率 (%)	備 考
平日	8,000	2,131	26.6	H26.10.16(木)
休日	7,941	841	10.6	H26.10.19(日)
合計	15,941	2,972	18.6	

注) 新木場駅構内にて直接手渡し配布、郵送回収による

- ・30歳代～50歳代等、幅広い層からサンプルを回収した。
- ・千葉市、浦安市、東京23区等、広範囲からサンプルを回収した。
- ・多様な移動目的のサンプルを回収した。



2) 乗り継ぎ実態の概要

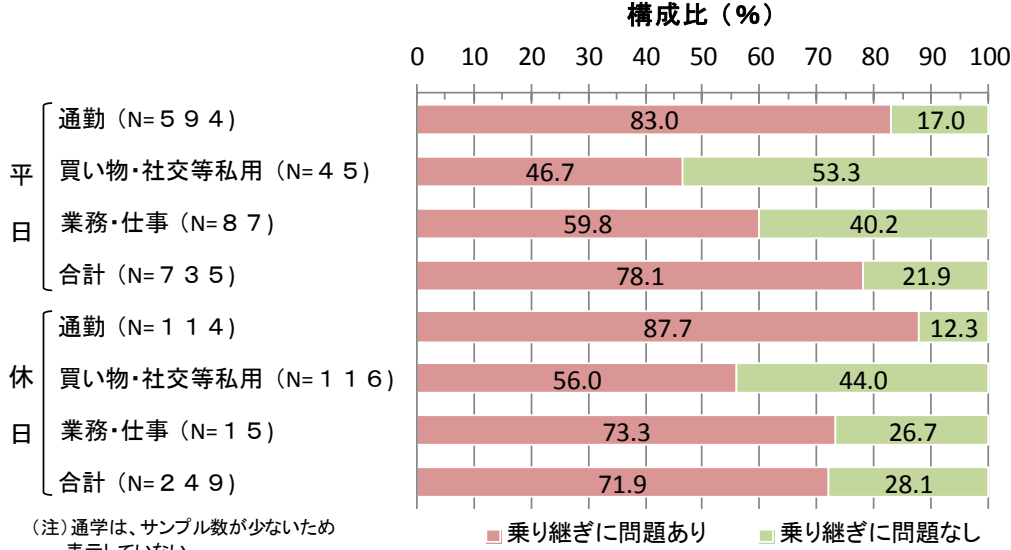
① 乗り継ぎ時間

- ・新木場駅での、京葉線(武蔵野線)とりんかい線相互の平均乗り継ぎ時間は5分～6分程度となっている。

目 的	平 日	休 日
通勤	5.4分	5.3分
買い物・社交等私用	5.7分	7.5分
業務・仕事	6.0分	6.6分

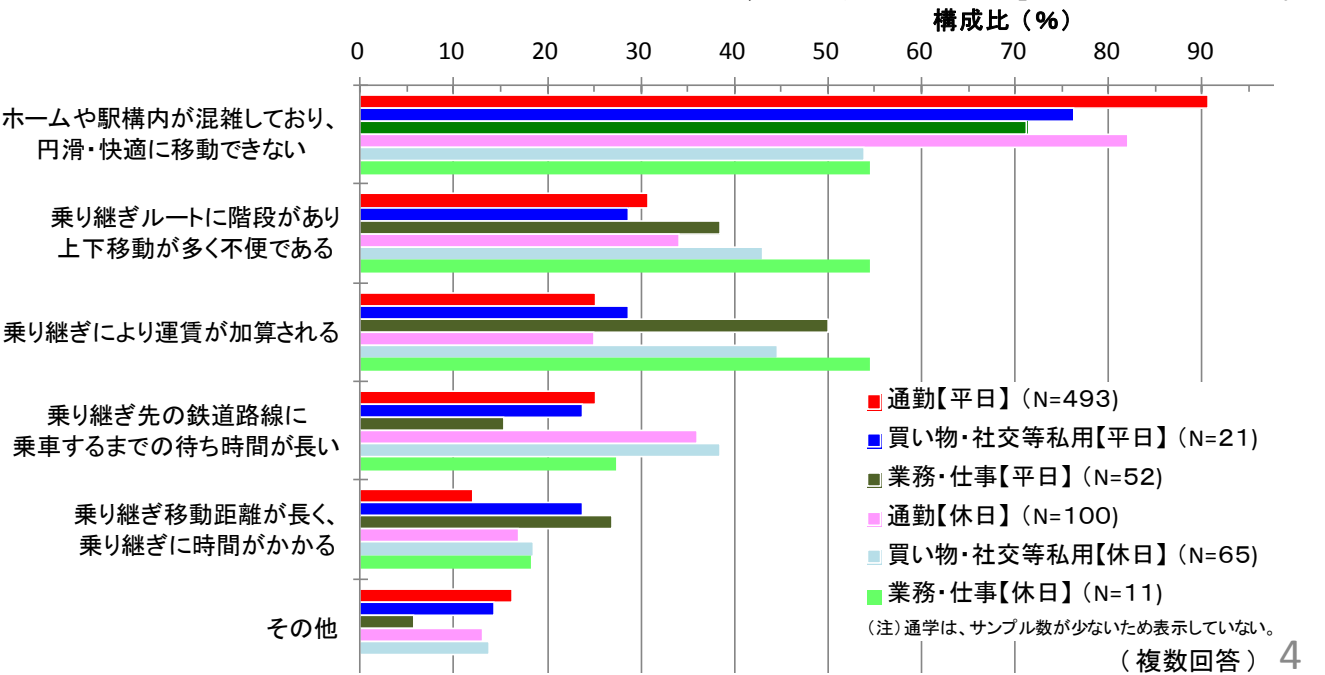
② 乗り継ぎに対する問題意識

- ・京葉線(武蔵野線)とりんかい線相互の乗り継ぎについて、通勤では8割超、買い物・社交等私用や業務・仕事目的でも半数を超える多くの人が問題があると感じている。



③ 乗り継ぎにおける問題の内容

- ・問題ありとした人の8割前後が「ホーム等が混雑し円滑・快適に移動できない」ことを指摘している。



2. 乗り継ぎ実態の把握

＜新木場駅アンケート調査、JR東京駅WEB調査＞

【報告書概要】

(2) JR東京駅の乗り継ぎ実態

1) WEB調査の概要（回収結果）

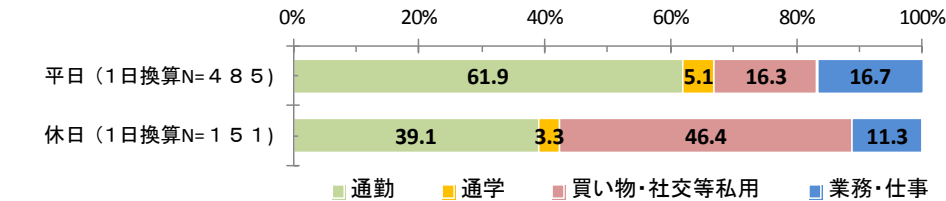
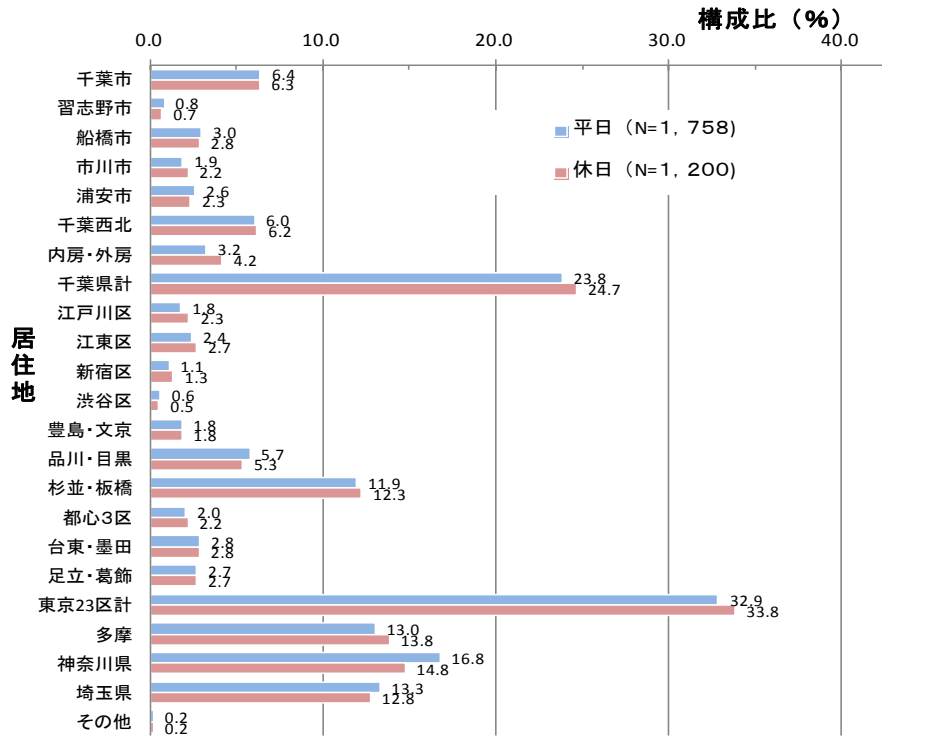
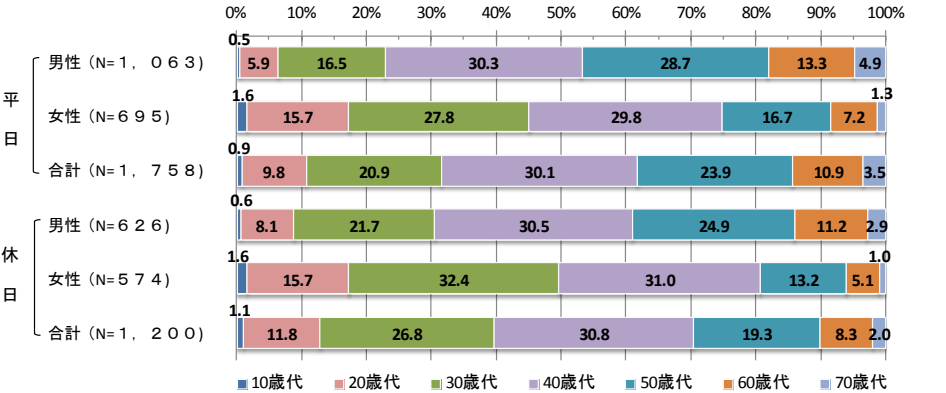
- 平日は1,758サンプル、休日は1,200サンプル回収した。

区 分	回収数	備 考
平日	1,758	H26.10.6(月)～ H26.10.8(水)
休日	1,200	
合計	2,958	

注)WEBモニターへのアンケートによる【WEBモニターの条件】

- 過去1年以内に、京葉線(武蔵野線)と他のJR線との乗り継ぎ移動したことがあること
- 千葉県、東京都、埼玉県及び神奈川県に居住する15歳以上の男女

- 30歳代～50歳代等、幅広い層からサンプルを回収した。
- 千葉市、浦安市、東京23区等、広範囲からサンプルを回収した。
- 多様な移動目的のサンプルを回収した。



2) 乗り継ぎ実態の概要

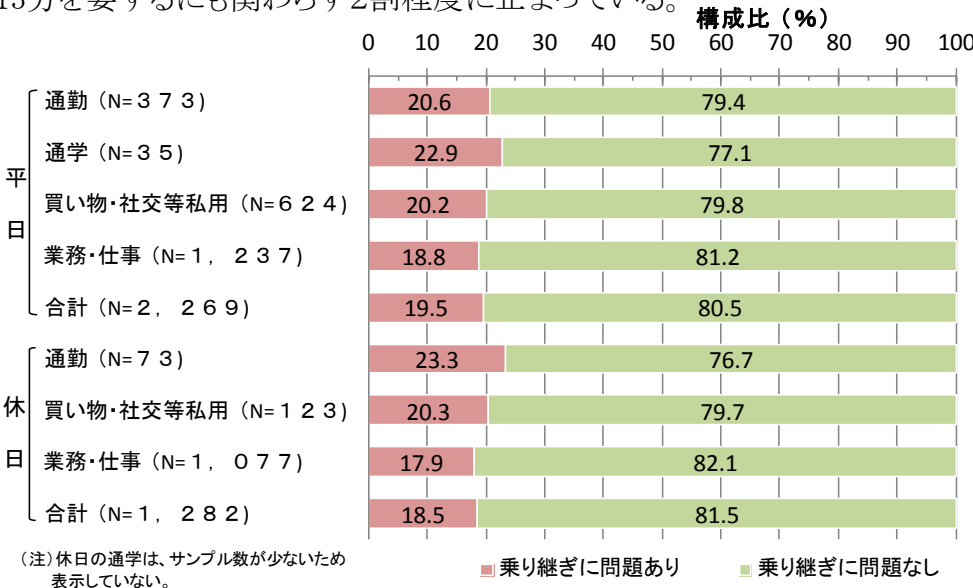
① 乗り継ぎ時間

- JR東京駅での、京葉線(武蔵野線)と他のJR線相互の平均乗り継ぎ時間は12分～13分程度となっている。

目 的	平 日	休 日
通勤	12.7分	9.9分
買い物・社交等私用	13.3分	14.2分
業務・仕事	12.3分	13.9分

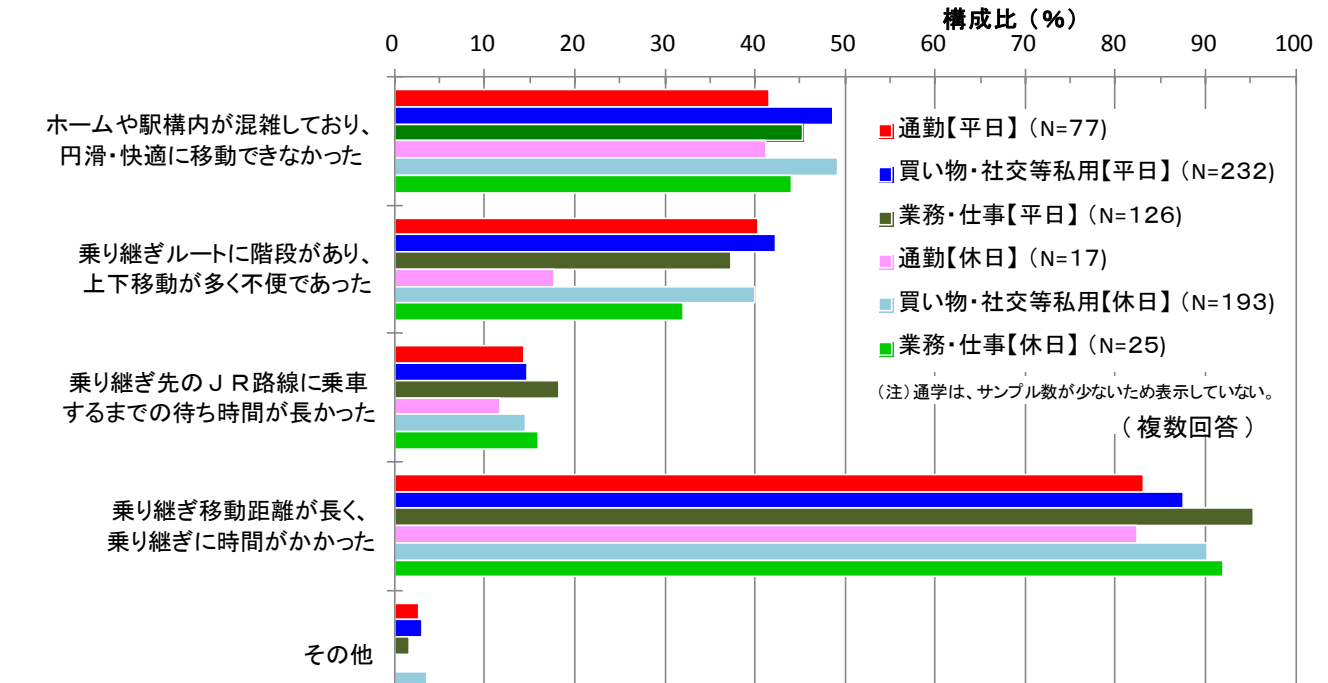
② 乗り継ぎに対する問題意識

- 京葉線(武蔵野線)と他のJR線相互の乗り継ぎについて、問題があると感じている人は、乗り継ぎに12分～13分を要するにも関わらず2割程度に止まっている。



③ 乗り継ぎにおける問題の内容(参考)

- 問題ありとした人の8割超が「乗り継ぎに時間がかかった」ことを指摘している。



3. 相互直通運転による利用動向分析

(1) 分析の前提

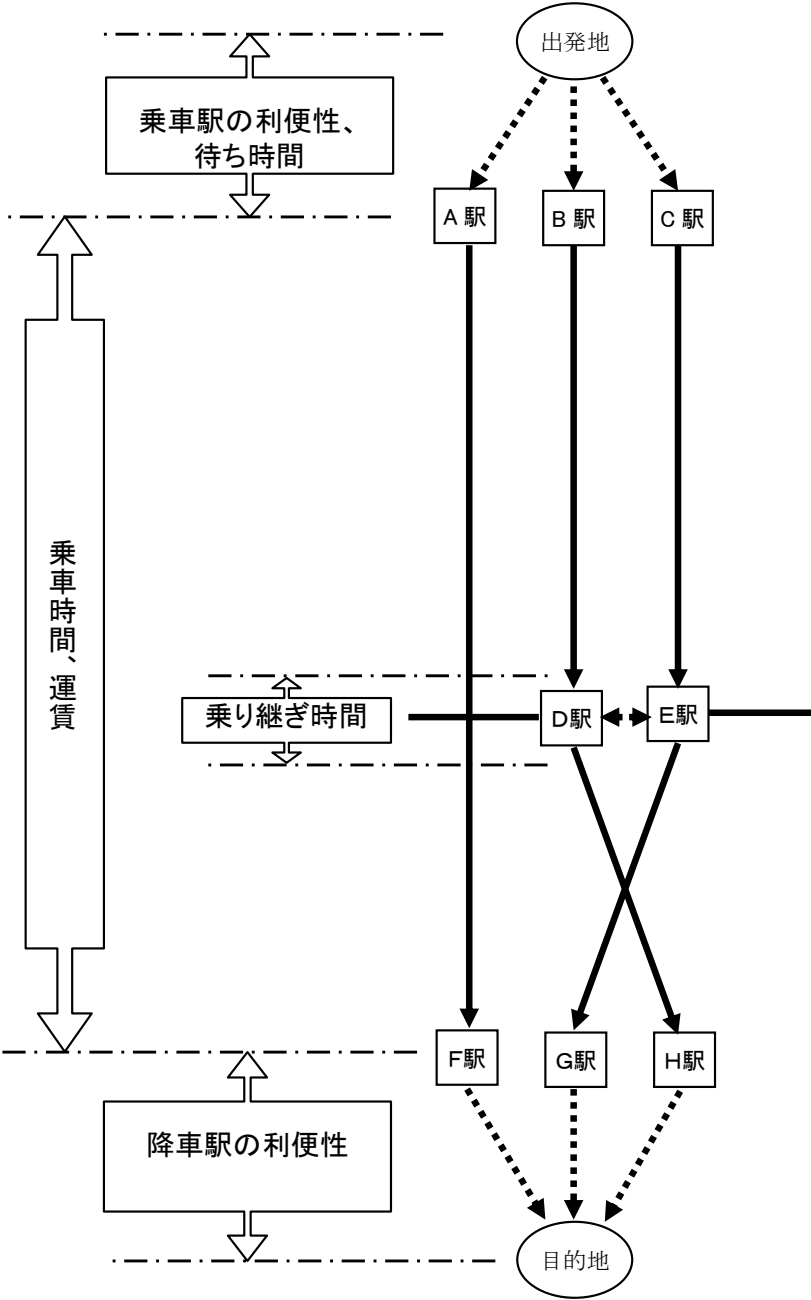
◇ ケース設定

			直通運転なし	直通運転あり			
			ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
ケース概要			・京葉線(武蔵野線)とりんかい線との相互直通運転なし	・京葉線(武蔵野線)の一部をりんかい線に乗り入れ相互直通運転を実施	・京葉線(武蔵野線)を増便し、相互直通運転を実施	・ケース1で、りんかい線の運賃体系をJR運賃体系並みに設定	・ケース3+ケース2で、相互直通運転を増便させるケース
鉄道ネットワーク			現況鉄道網 +上野東京ライン +山手線新駅 +日比谷線新駅 +神奈川東部方面線	同 左	同 左	同 左	同 左
相互直通本数	新木場駅におけるりんかい線大崎方面		現状と同じ	・ピーク時 3本／時 ・オフピーク時 0～2本／時	同 左	同 左	・ピーク時 6本／時 ・オフピーク時 0～4本／時
区間運行本数(現状に対する増減)	京葉線(武蔵野線)	東京～新木場	現状と同じ	・ピーク時 3本／時減 ・オフピーク時 0～2本／時減	現状と同じ	・ピーク時 3本／時減 ・オフピーク時 0～2本／時減	同 左
		新木場～蘇我	現状と同じ	同 左	・ピーク時 2本／時 ・オフピーク時 0～1本／時	現状と同じ	・ピーク時 2本／時 ・オフピーク時 0～1本／時
		新木場～武蔵野線区間	現状と同じ	同 左	・ピーク時 1本／時 ・オフピーク時 0～1本／時	現状と同じ	・ピーク時 1本／時 ・オフピーク時 0～1本／時
	りんかい線		現状と同じ	同 左	同 左	同 左	同 左
	運賃体系	りんかい線大崎～新木場	現状と同じ	同 左	同 左	JR線並みの運賃体系に準じる	同 左

(参考)

分析手法 (ネステッド型の鉄道経路選択モデル)

- 各鉄道経路の選択確率を、出発地から目的地までの各経路について、「乗車駅の利便性」や「待ち時間」、「乗車時間」や「運賃」、「乗り継ぎ時間」、「降車駅の利便性」等のサービス水準に基づき算定。



3. 相互直通運転による利用動向分析

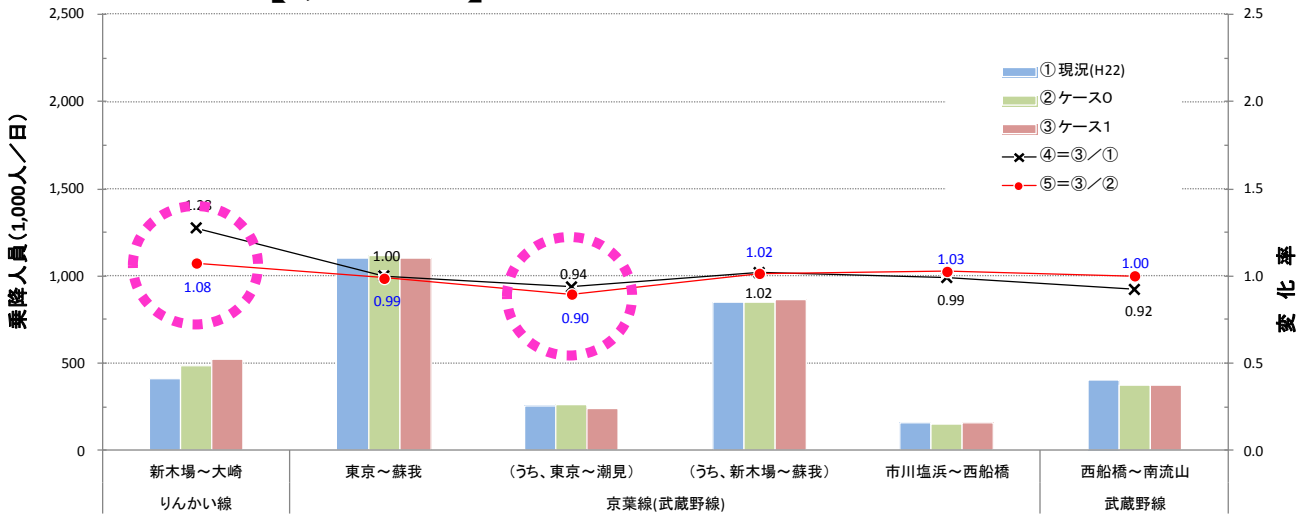
(2) 利用動向分析 <路線別乗降人員の動向>

1) 相互直通運転の影響

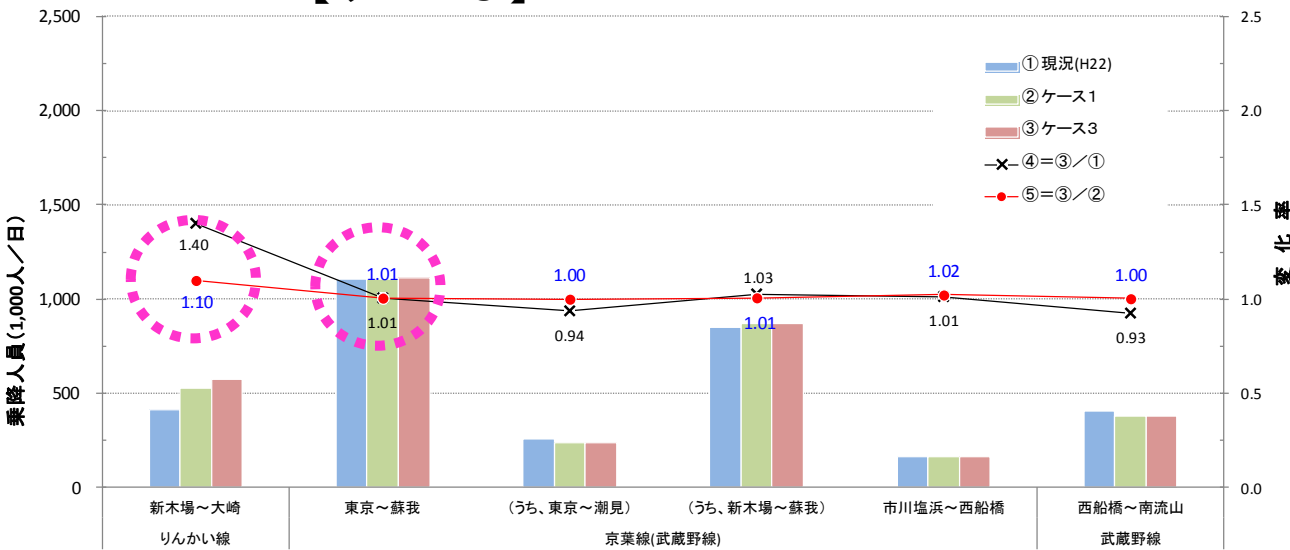
- ・ **ケース1** :りんかい線の乗降人員は、相互直通運転のないケース0に比べ約8% (約37,000人／日) 増加、JR京葉線 (武蔵野線) の東京駅～潮見駅区間では約10% (約27,000人／日) の減少。
- ・ **ケース2** :りんかい線の乗降人員は、約7% (約34,000人／日) の増加、JR京葉線 (武蔵野線) の運行本数が増加する新木場駅～蘇我駅間では約2% (約18,000人／日) 程度の増加、東京駅～潮見駅間各駅合計では約3% (約7,000人／日) の減少。

- ・ **ケース3** :りんかい線各駅合計の乗降人員は、ケース1に比べ約10%増加 (約52,000人／日)、JR京葉線 (武蔵野線) も約1%の増加。運賃体系の影響とみられる。
- ・ **ケース4** :りんかい線の乗降人員は、ケース3に比べ約1% (約8,000人／日) の増加に止まった。

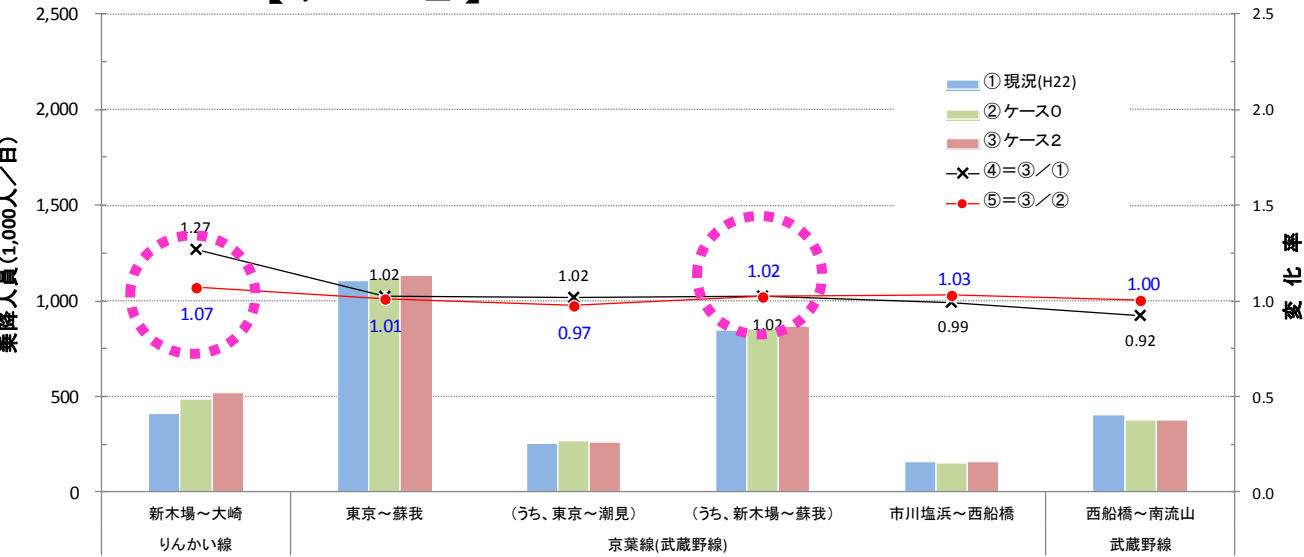
【ケース1】



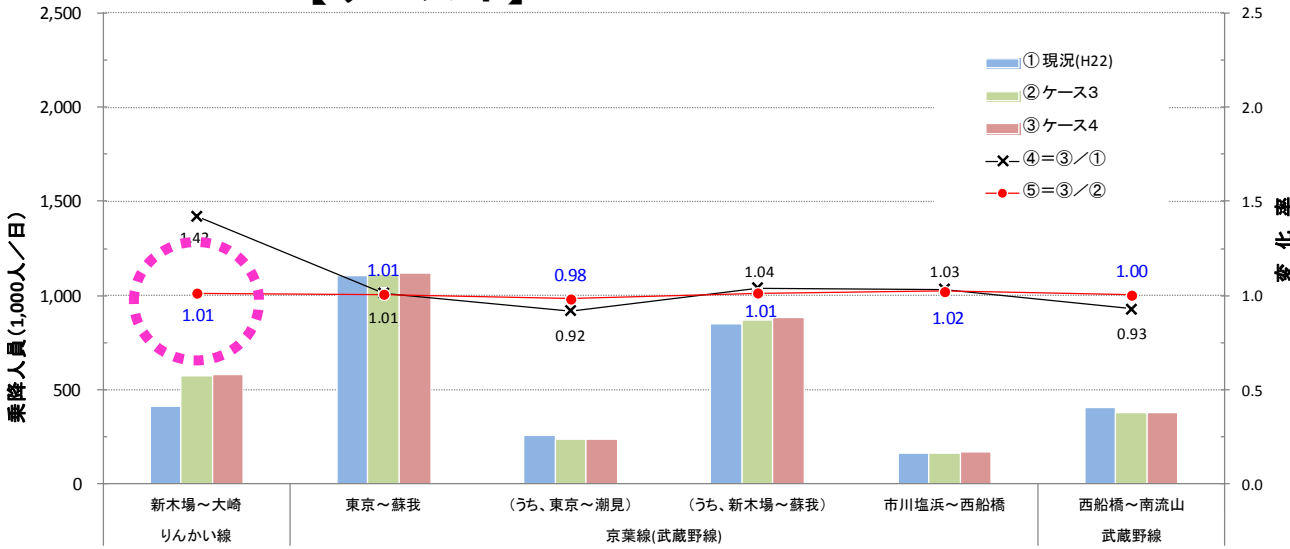
【ケース3】



【ケース2】



【ケース4】



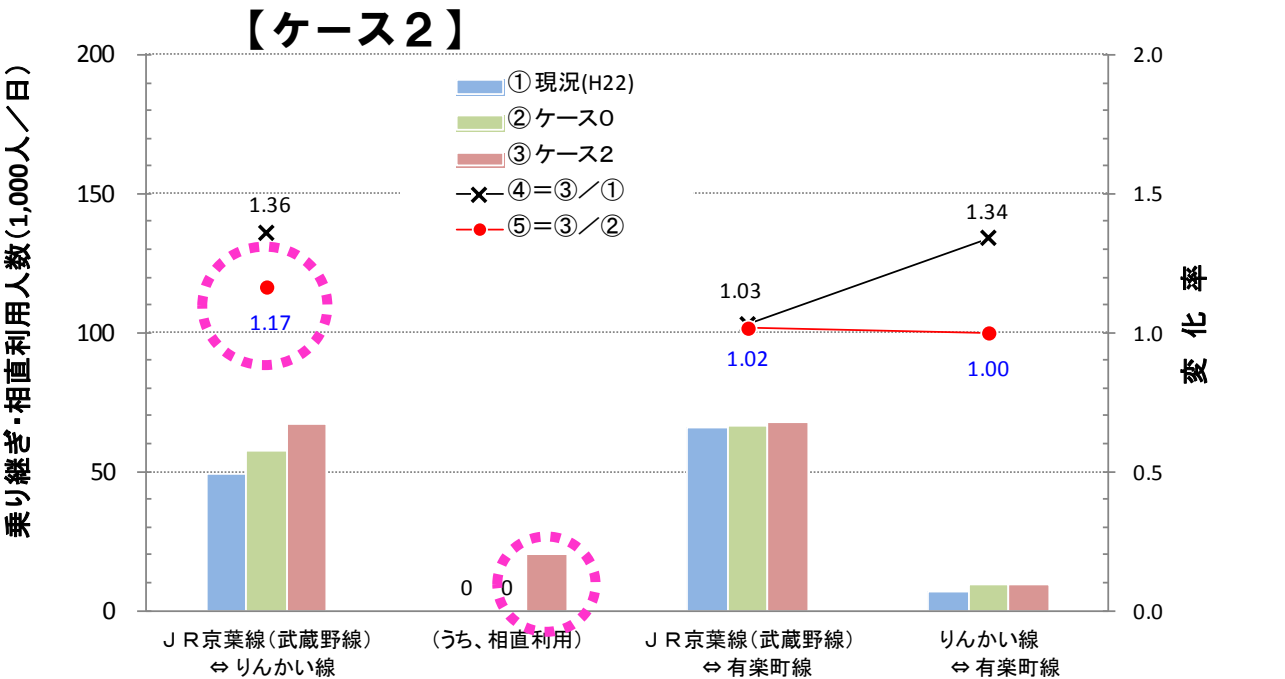
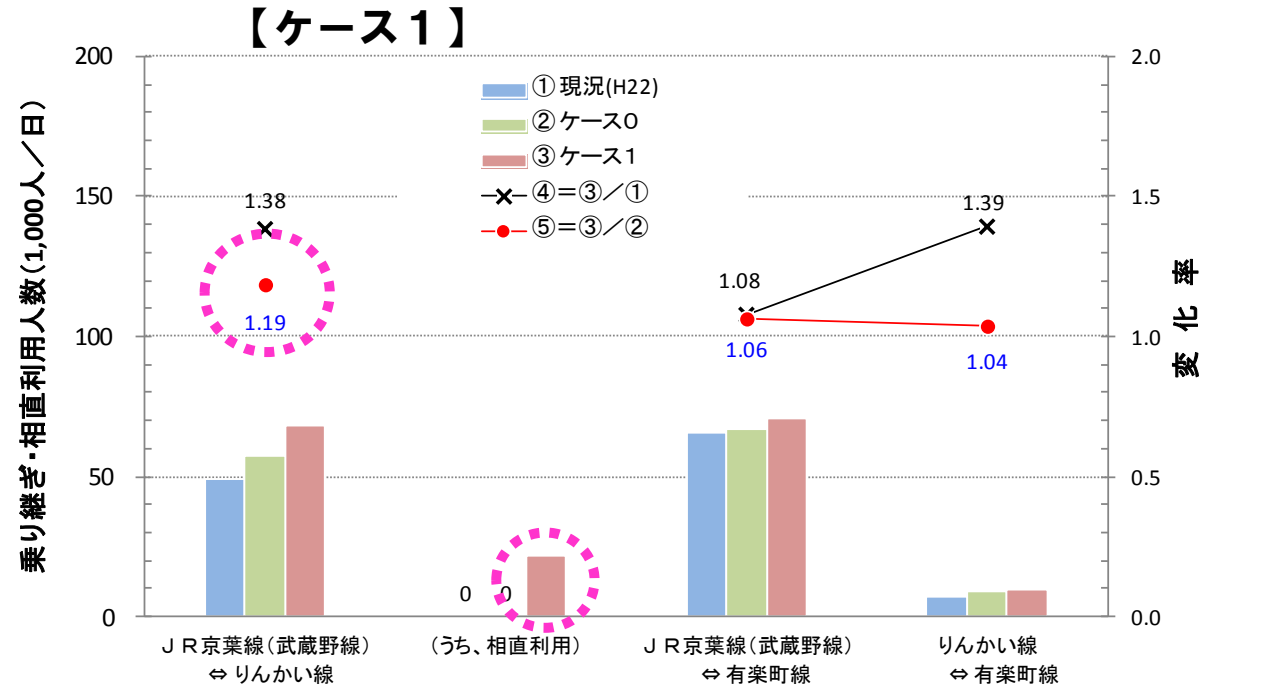
3. 相互直通運転による利用動向分析

【報告書概要】

(2) 利用動向分析 <乗り継ぎ・相互直通利用人数の変化（新木場駅）>

1) 相互直通運転の影響

- ・ **ケース 1** :JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用者数は、ケース0に比べ約19%(約11,000人／日)の増加。JR京葉線(武蔵野線)⇔有楽町線等の乗り継ぎ人数も増加。
JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用者数のうち、相互直通利用人数は約32%(約22,000人／日)と推計。
- ・ **ケース 2** :JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用者数は約17%(約10,000人／日)の増加。このうち、相互直通利用人数はケース1より若干少ない約32%(約21,000人／日)と推計。



- ・ **ケース 3** :JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用者数は、ケース1に比べ約7%(約5,000人／日)の増加。りんかい線⇔有楽町線等も増加。
JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用者数のうち、相互直通利用人数は約32%(約23,000人／日)と推計され、ケース1より約7%(約1,000人／日)多くなると推計。
- ・ **ケース 4** :JR京葉線(武蔵野線)⇔りんかい線利用人数はケース3に比べ約5%(約4,000人／日)の増加。このうち、相互直通利用人数は約61%(約46,000人／日)と推計。ケース3の約2倍(約24,000人／日増)と推計。

