

1. 沿線地域の社会経済環境の整理

(1) 人口・産業・施設

1) 人口・産業

- 沿線地域の500mメッシュ人口分布をみると、京葉線・りんかい線沿線に人口密度が高いメッシュが分布している。
- 従業者分布をみると、千葉みなと、海浜幕張、舞浜駅等の駅周辺に従業者密度が高いメッシュが分布している。

2) 施設

- 沿線地域の大規模小売店舗(店舗面積1千㎡以上)の分布をみると、京葉線沿線に比較的大規模な店舗が多く立地している。

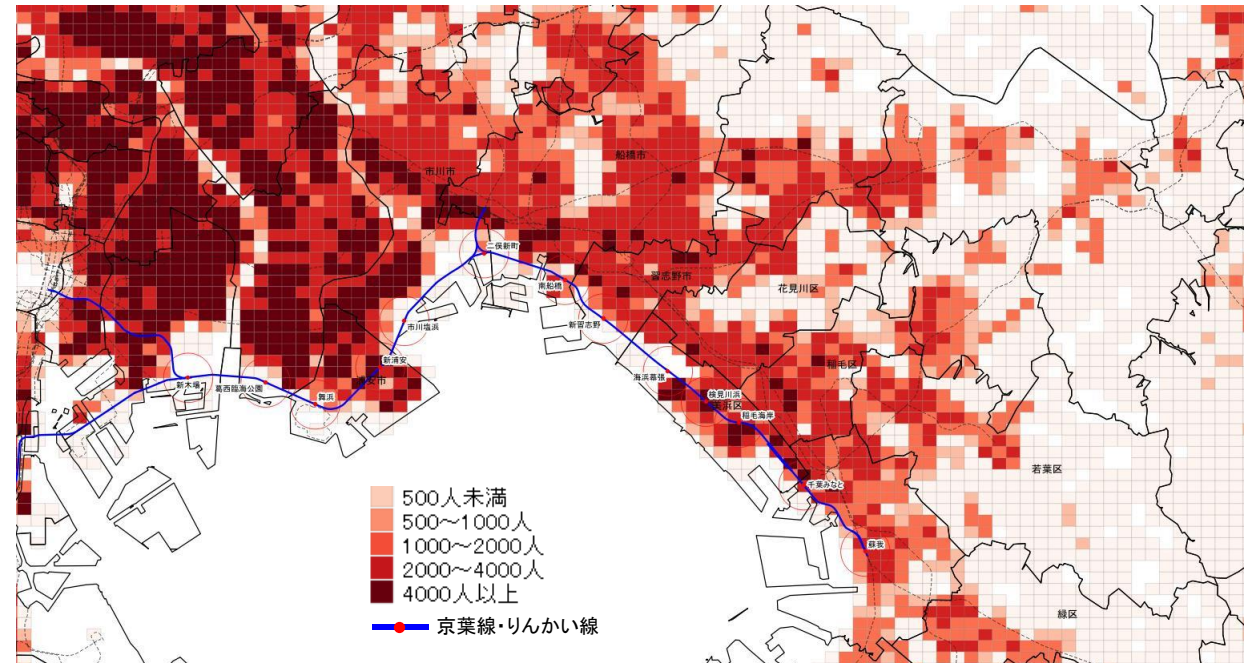


図 沿線地域の500mメッシュ別人口分布

資料：国勢調査(平成22年)

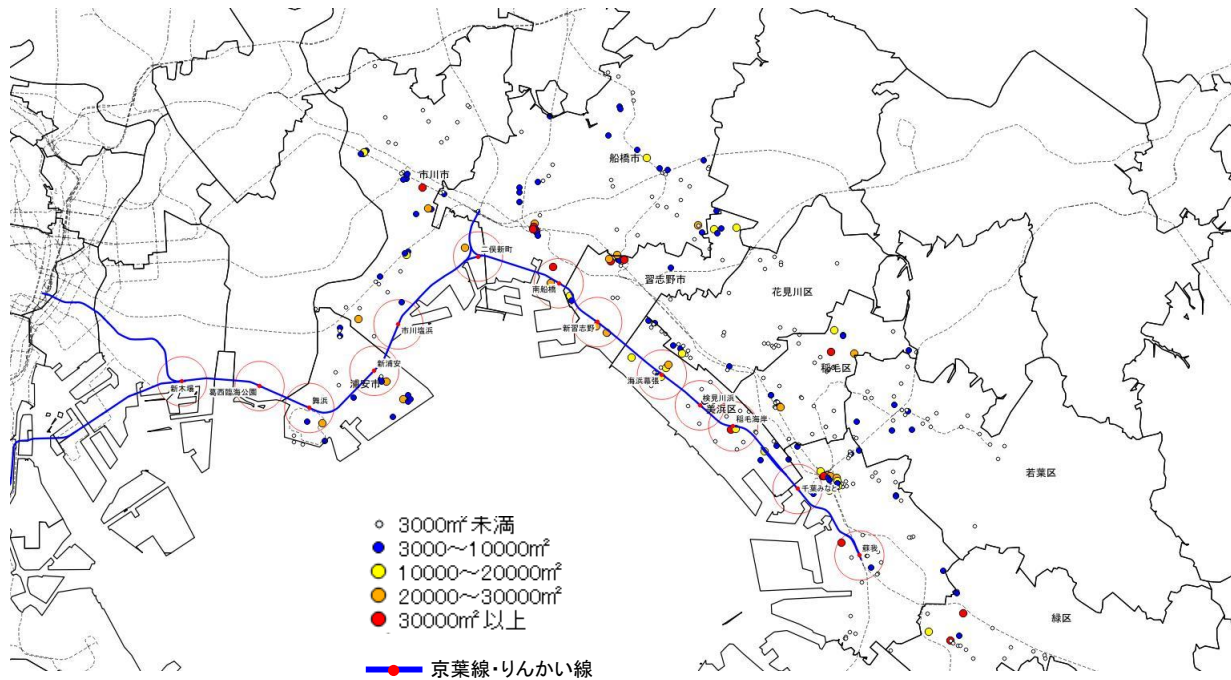


図 沿線地域の大規模小売店舗の分布

資料：都市計画基礎調査(平成23年度)(大規模小売店舗の立地状況)

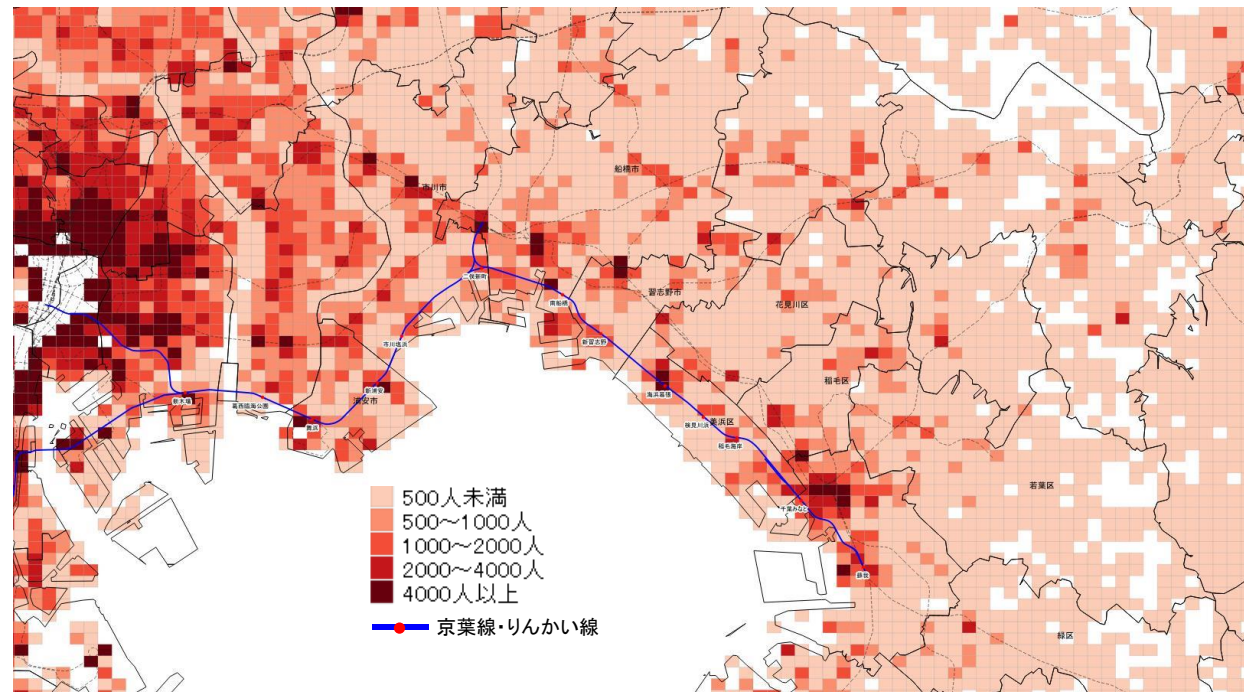


図 沿線地域の500mメッシュ別従業者数分布

資料：経済センサス活動調査(平成24年)

1. 沿線地域の社会経済環境の整理

(2) 地価

- ・沿線地域の地価公示(住宅地)の分布をみると、京葉線等の鉄道駅周辺や東京都内で住宅地地価が相対的に高い水準となっている。
- ・沿線地域の地価公示(住宅地)の変化率をみると、最近5年間では地価が低下している地点が多くみられる。

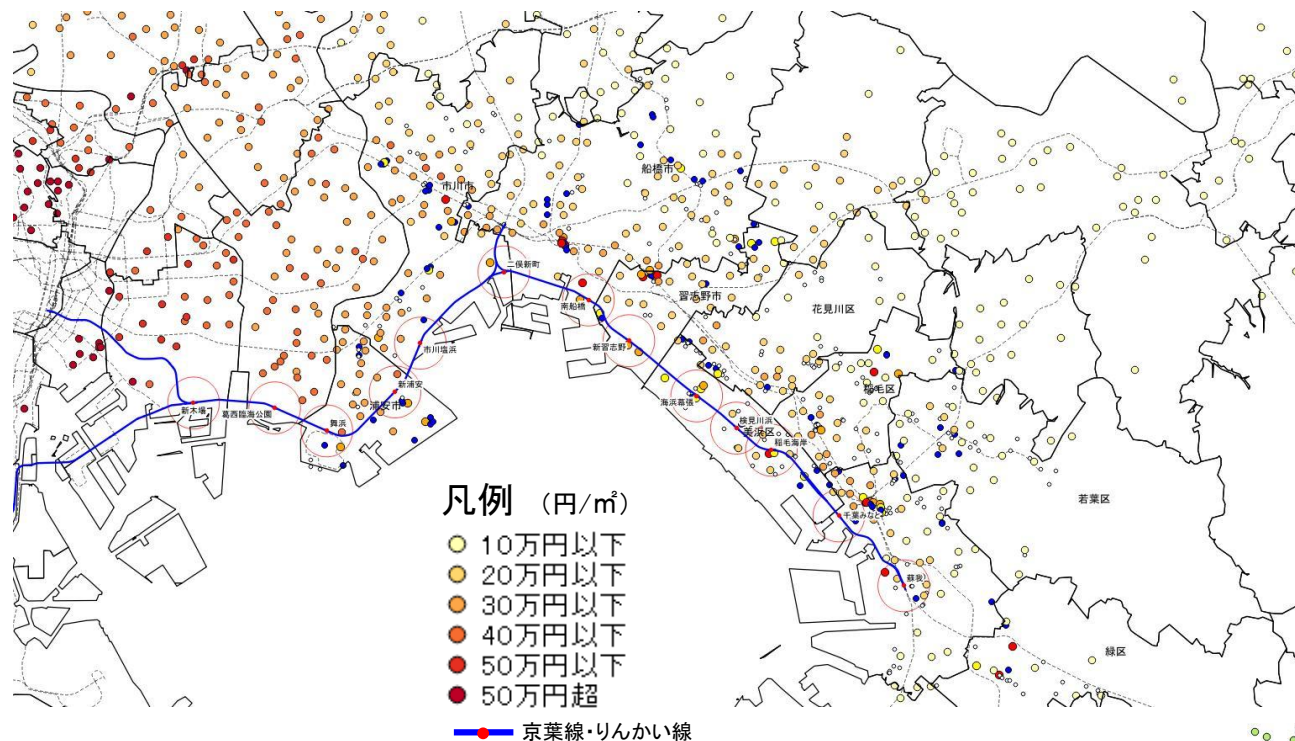


図 沿線地域の地価公示（住宅地）の分布

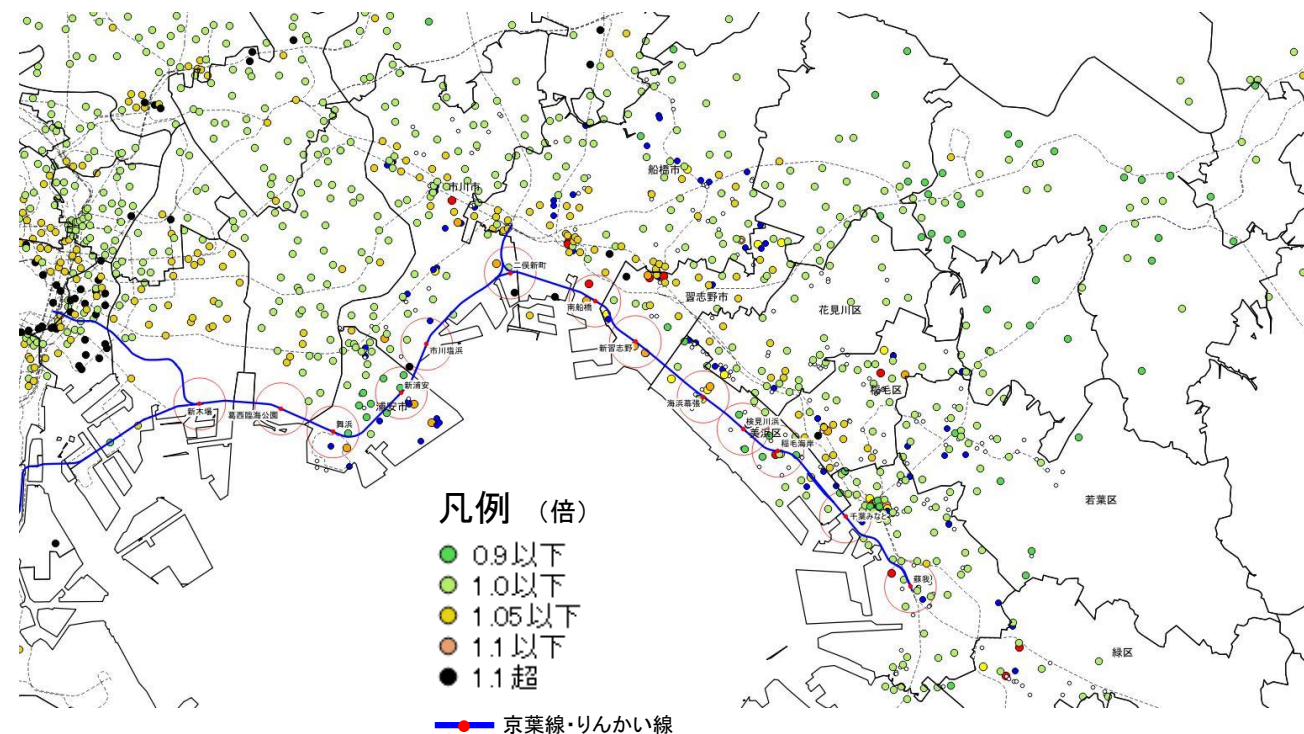


図 沿線地域の地価公示（住宅地）の変化率（H24/H19）

資料：地価公示（平成24年、平成19年）

2. 利用者への効果・影響の分析

(1) 利用者便益

1) 種類別便益・総便益

- ・総所要時間短縮便益は、相互直通運転の便数が最も多いケース4で最大約13百万円/日と推計された。

ケース1とケース3を比較すると、ケース3ではりんかい線の運賃をJR線並みの運賃体系に変更しているため相互直通運転の利用者数は増加するが、りんかい線を利用することで所要時間が短縮される利用が増えるため、総所要時間短縮便益がより大きくなっている。

ケース1とケース2を比較すると、ケース2で京葉線(新木場駅～蘇我駅間)及び武蔵野線(新木場駅～武蔵野線区間)に相互直通運転を増便しており、その効果による影響と推測される。

- ・交通費用減少便益は、りんかい線の運賃をJR線並みの運賃体系に変更したケース3、ケース4で便益が大きく生じている。

- ・乗継利便性向上便益は、相互直通運転の便数が最も多いケース4で最大約15百万円/日と推計された。各ケース間の関係は、総所要時間短縮便益と同様の傾向となっている

- ・以上の種類別便益を合算した利用者便益(総便益)は、ケース4で最大約52百万円/日と推計された。

利用者便益(総便益)はケース4が最も大きく、次いで、ケース3、ケース2、ケース1と続く。

2) 目的別便益

- ・目的別便益の算出結果をみると、いずれのケースにおいても、通勤と通勤帰宅における便益が大きくなっている。

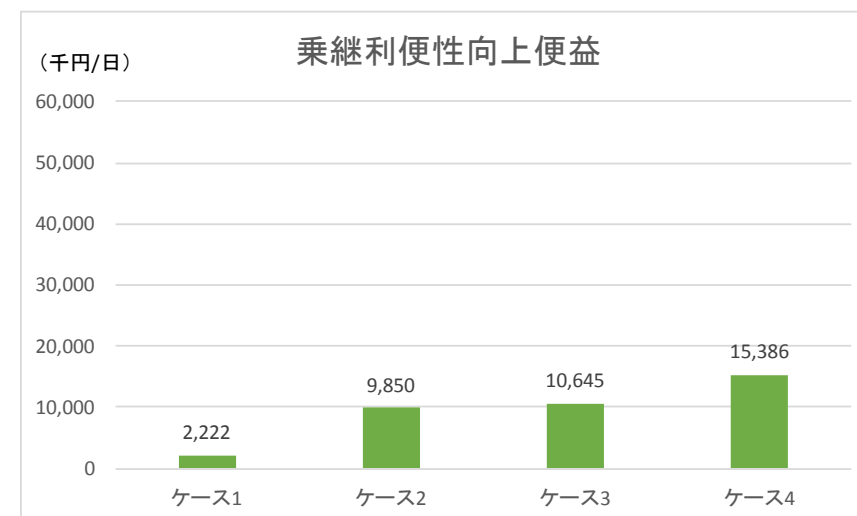
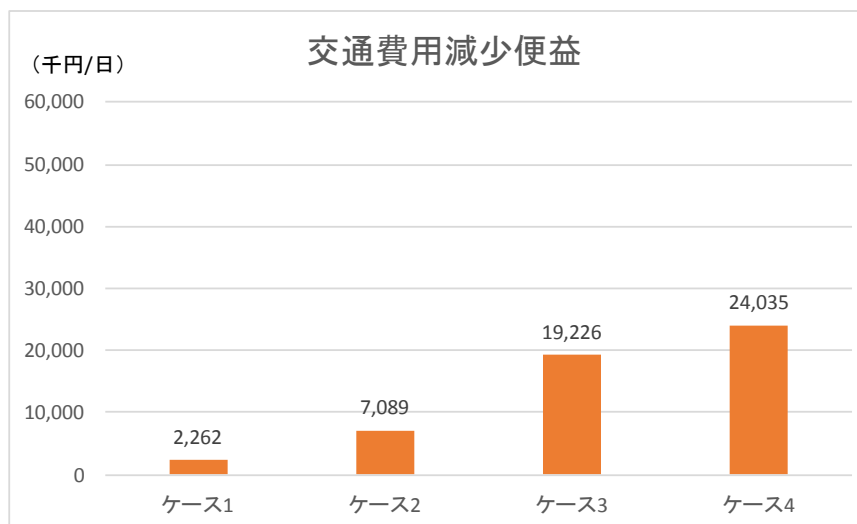
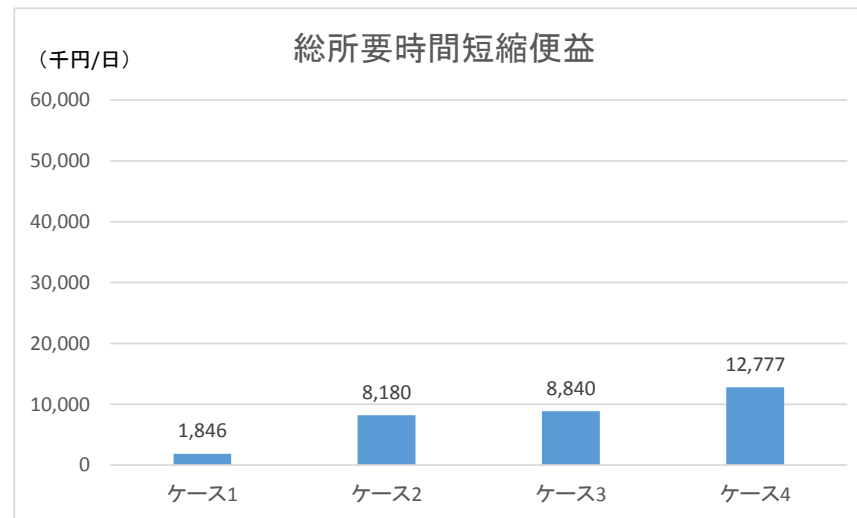


図 ケース別種類別便益

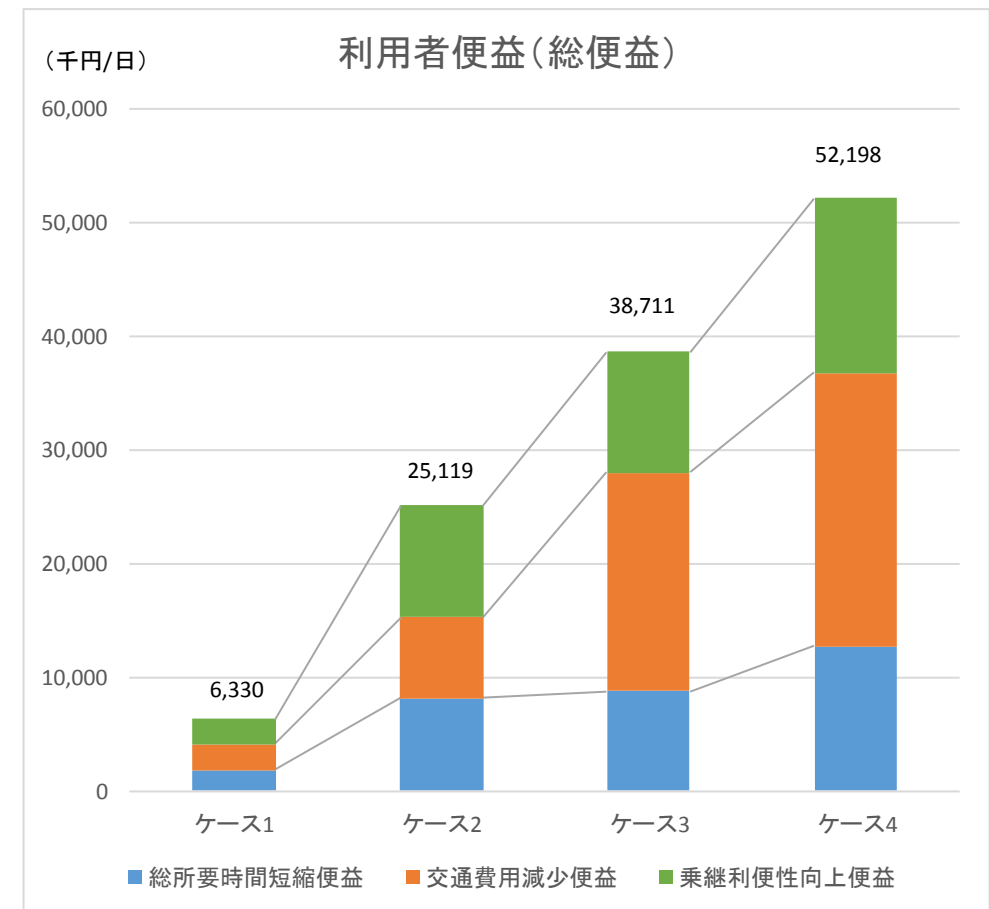


図 ケース別総便益

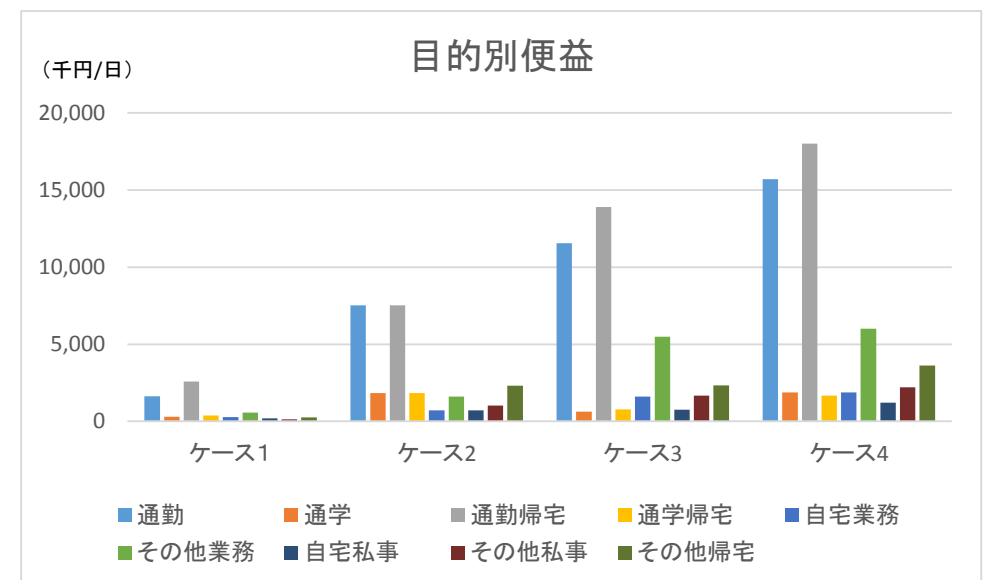


図 ケース別目的別便益

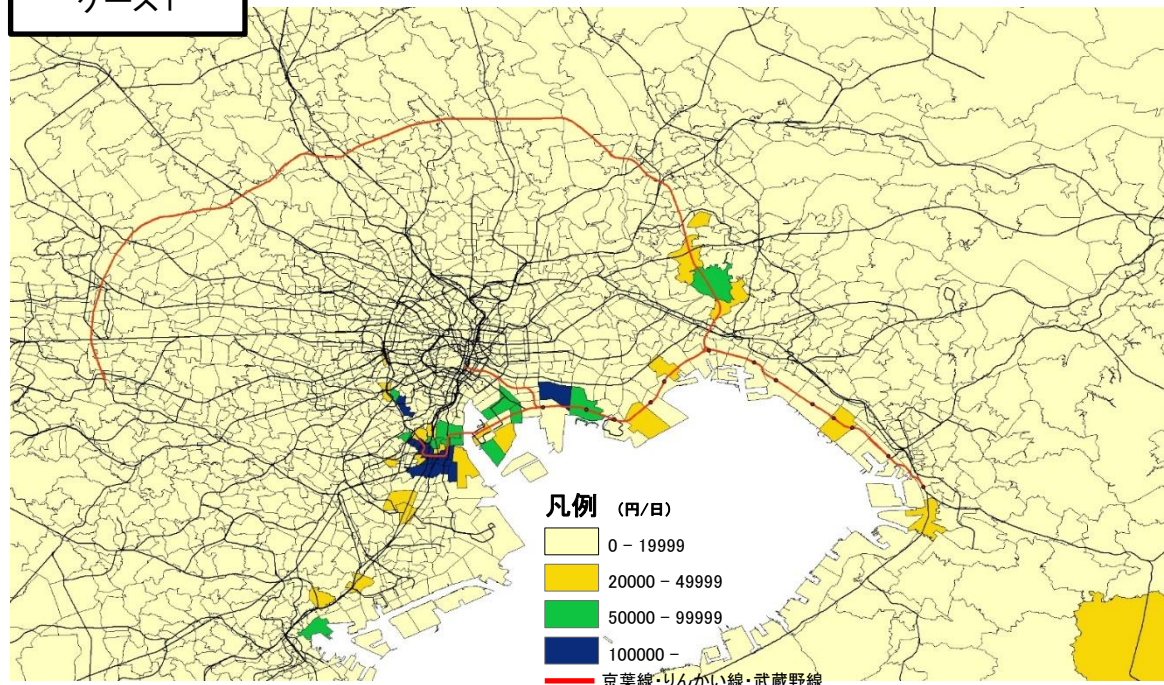
2. 利用者への効果・影響の分析

(1) 利用者便益

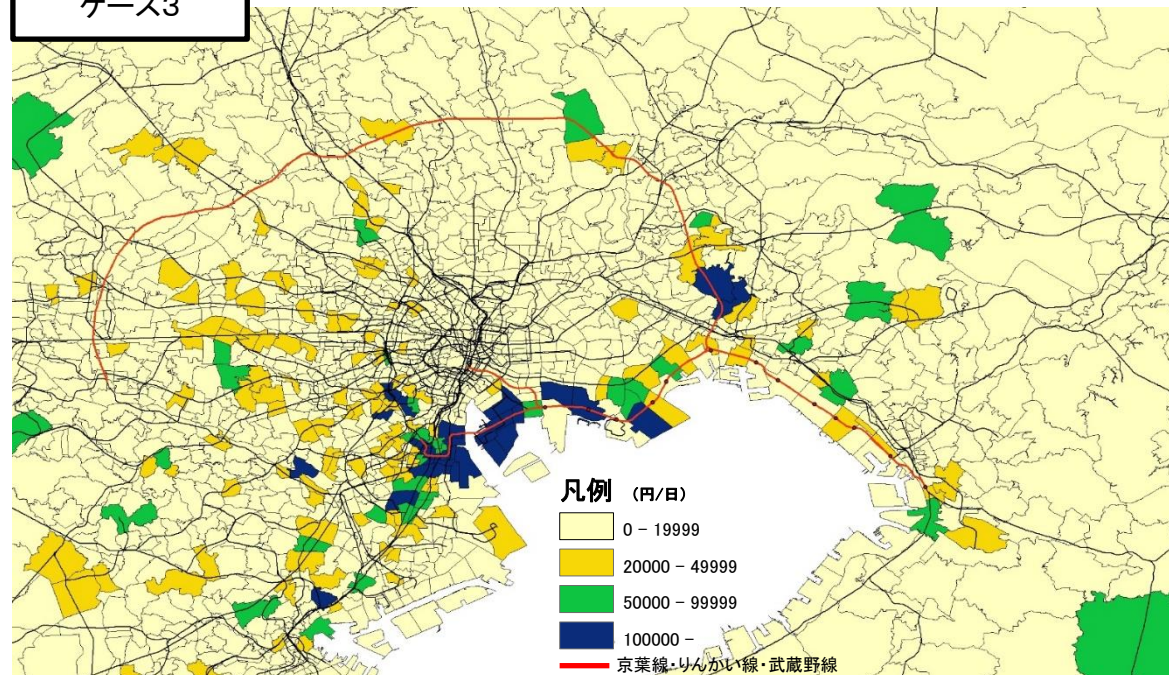
3) ゾーン別便益

- ・ゾーン別利用者便益を発生ゾーン別に集計した結果は以下のとおりであり、便益の分布状況は、京葉線・りんかい線沿線で便益が大きく生じるゾーンが多くみられる。
- ・京葉線(蘇我～新木場駅間)及び武蔵野線(新木場駅～武蔵野線区間)に相互直通運転を増便したケース2及びケース4では、京葉線・りんかい線沿線に加え、武蔵野線沿線でも便益がプラスとなるゾーンが多くみられる。
- ・りんかい線の運賃をJR並みとしたケース3及びケース4では、京葉線やりんかい線沿線、武蔵野線沿線以外の路線沿線でも、便益がプラスとなるゾーンが生じている。

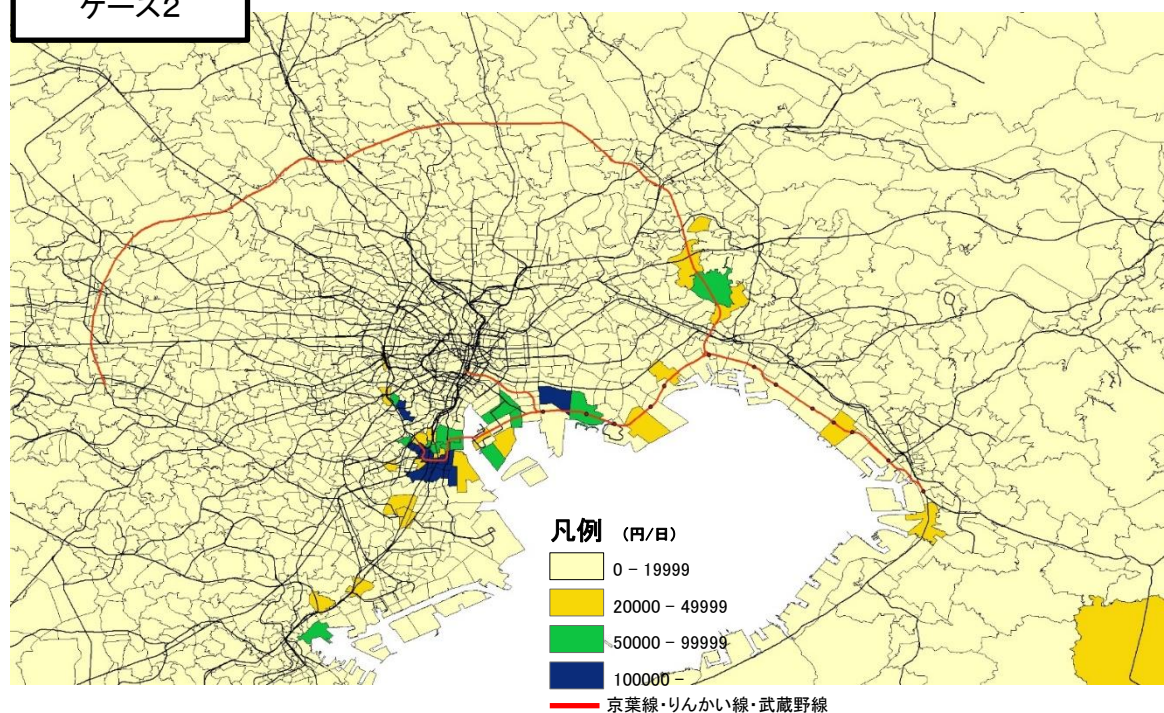
ケース1



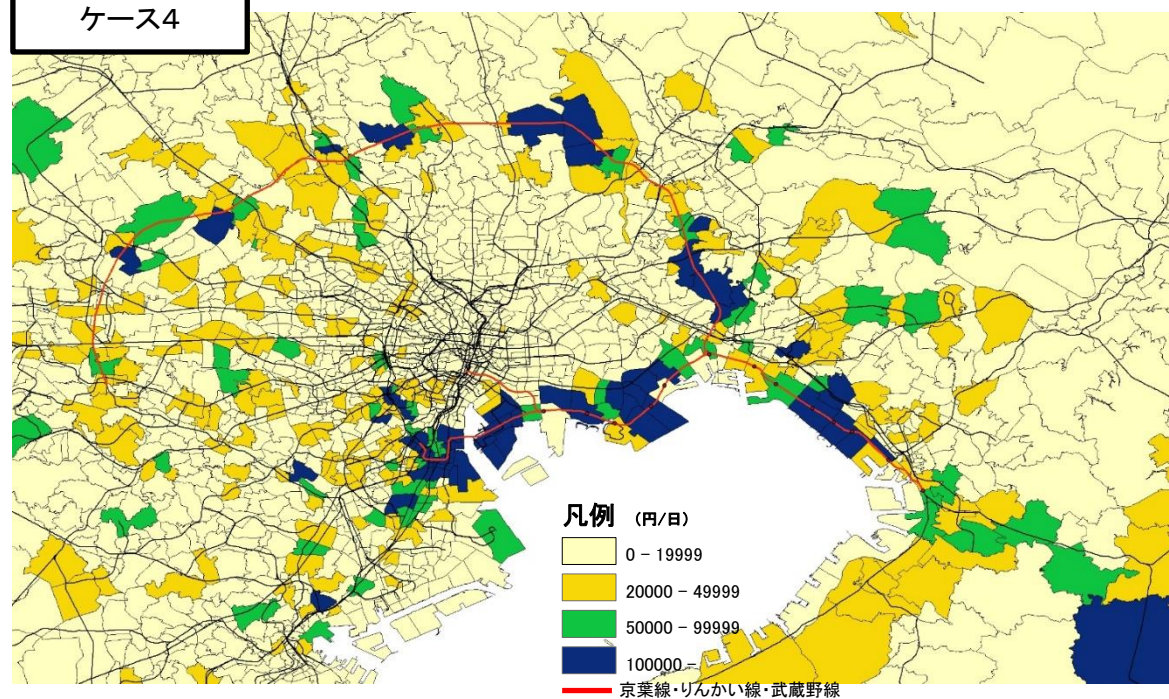
ケース3



ケース2



ケース4



3. 地域社会への効果・影響の分析

(1) 住民生活への効果・影響

1) 東京都心駅へのアクセス性向上

- 品川駅ではケース0では沿線人口の80%が60分以内で到達可能であるが、ケース2及びケース4では84%に高まっており、所要時間の短縮効果がみられる。
- 渋谷駅では全ケースにおいて50分以内で到達可能な人口割合がケース0の36%から46%に高まっている。ケース4では60分以内で到達可能な人口割合がケース0の69%から84%まで高まり、所要時間の短縮効果がみられる。
- 一方、東京駅、銀座駅、新宿駅方面では所要時間の短縮はみられなかった。

2) 高速交通結節点へのアクセス性向上

- 羽田空港では、全ケースにおいて50分以内で到達可能な人口割合がケース0の39%から44～49%に高まっている。また、40分以内で到達可能な人口割合が5%生じており、所要時間の短縮効果がみられる。ケース4では、30分以内で到達可能な人口割合が5%、40分以内で到達可能な人口割合が10%と高まっており、所要時間の短縮効果がみられる。

○計測条件

- 相互直通運転有無別のゾーン間所要時間の変化を計測する。
- ※ゾーン間のトリップがあるゾーンペアを計測対象とする。
- ※所要時間は乗車時間＋乗換時間＋待ち時間とする。

○計測対象範囲

- アクセス性向上に関する効果・影響の計測範囲は、京葉線（新木場駅～蘇我駅間）の駅勢圏を考慮し、駅から1kmの範囲にかかるゾーン（沿線地域）を対象とする。

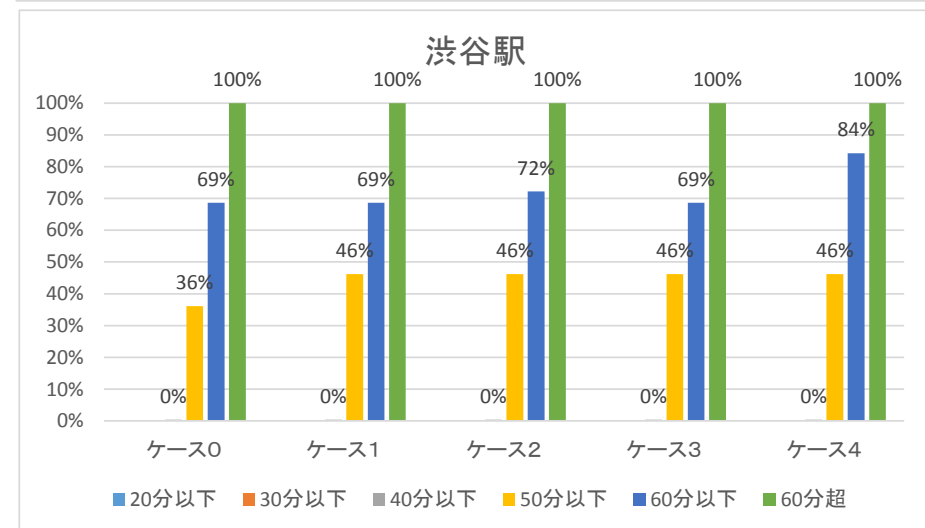
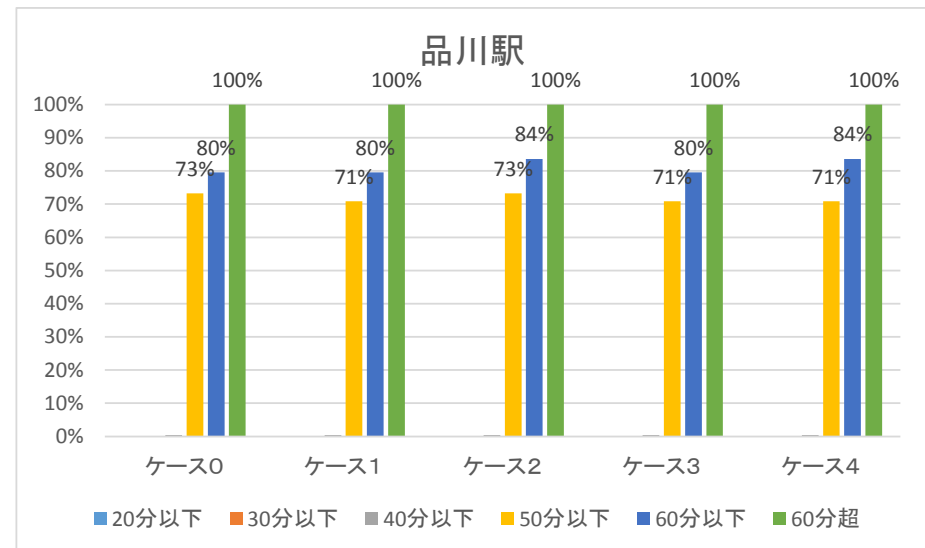
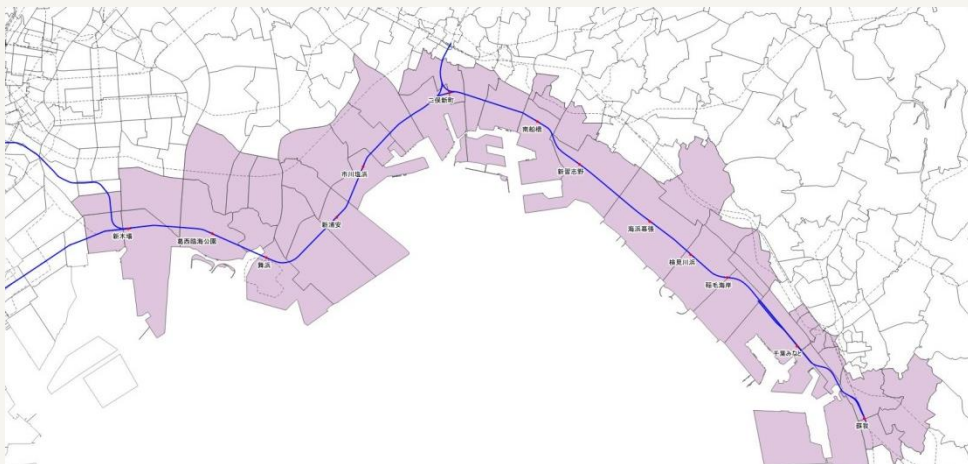


図 東京都心駅への所要時間ランク別人口カバー率（沿線地域）

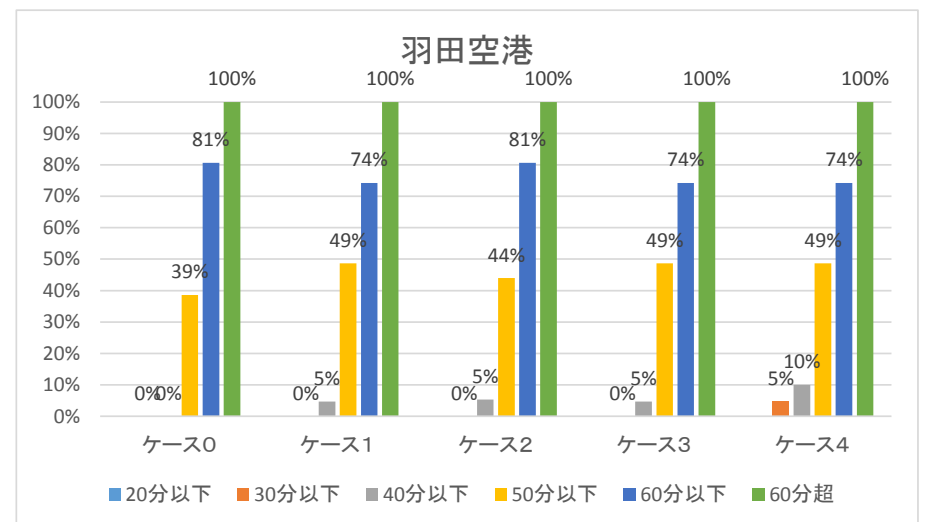


図 高速交通結節点への所要時間ランク別人口カバー率（沿線地域）

3. 地域社会への効果・影響の分析

(1) 住民生活への効果・影響

3) 主要拠点へのアクセス性向上

・海浜幕張駅では、30分以内で到達可能な人口割合がケース0の73%からケース2及びケース4で74%に高まっており、わずかではあるが所要時間の短縮効果がみられる。

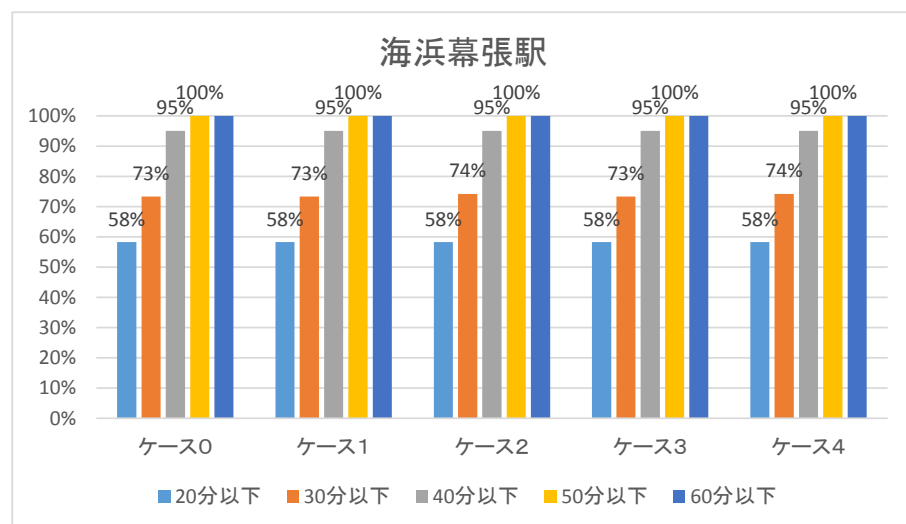


図 海浜幕張駅への所要時間ランク別人口カバー率（沿線地域）

・オリンピック会場予定地（有明）は、ケース1～4において40分以内で到達可能な人口割合がケース0の55%から61～67%に高まっており、所要時間の短縮効果がみられる。

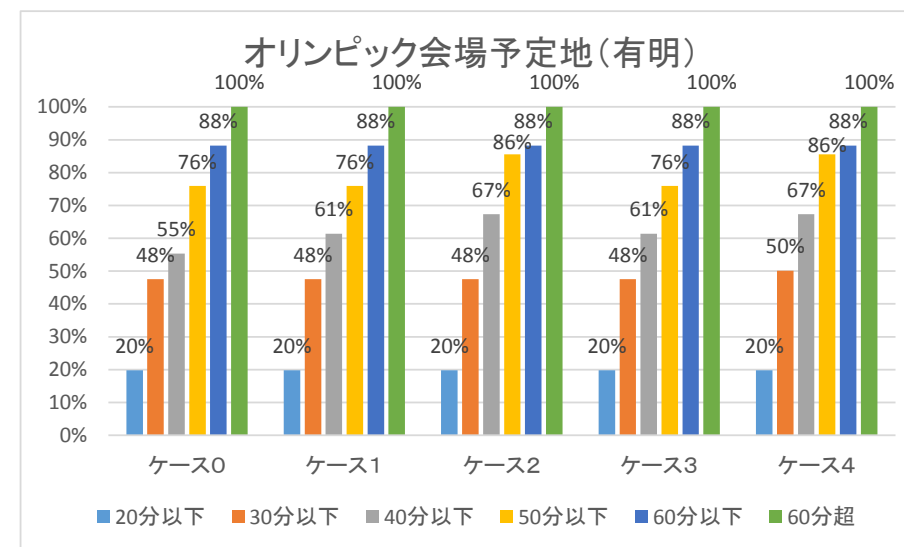


図 オリンピック会場予定地（有明）への所要時間ランク別人口カバー率（沿線地域）

・舞浜駅では、ケース2及びケース4で、20分以内、30分以内、40分以内で到達可能な人口割合がケース0に比べ高まっており所要時間の短縮効果がみられる。

ケース2及びケース4は京葉線（新木場駅～蘇我駅間）と武蔵野線（新木場駅～武蔵野線区間）に相互直通運転を増便したケースであり、その影響であると考えられる。

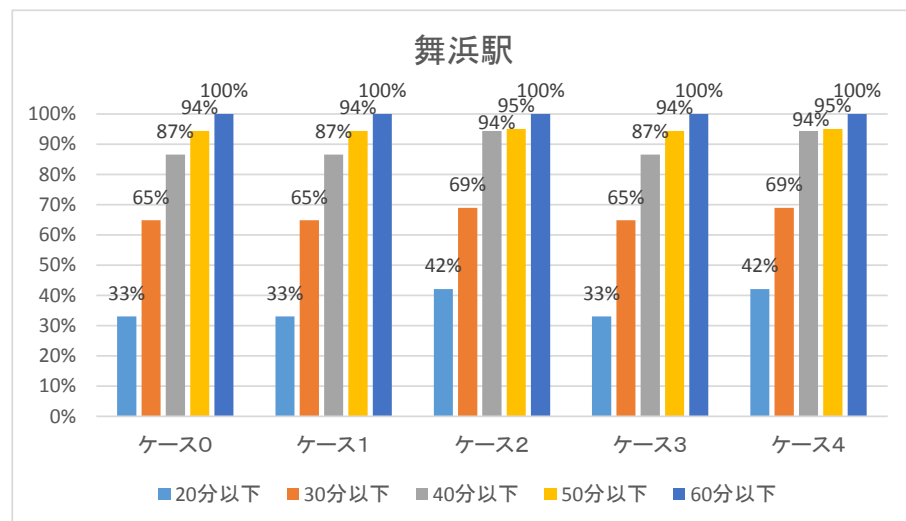


図 舞浜駅への所要時間ランク別人口カバー率（沿線地域）

3. 地域社会への効果・影響の分析

(1) 住民生活への効果・影響

4) 平均短縮時間

○東京都心駅へのアクセス性向上

- ・沿線地域から品川駅への平均所要時間はケース0で約28分であり、ケース1で約1分、ケース2で約3分、ケース3で約1分、ケース4で約4分の所要時間の短縮が生じている。
- ・沿線地域から渋谷駅への平均所要時間はケース0で約35分であり、ケース1で約4分、ケース2で約5分、ケース4で約7分の所要時間の短縮が生じている。
- ・両者ともケース4での時間短縮効果が最も大きく、次いでケース2の効果が大きい。

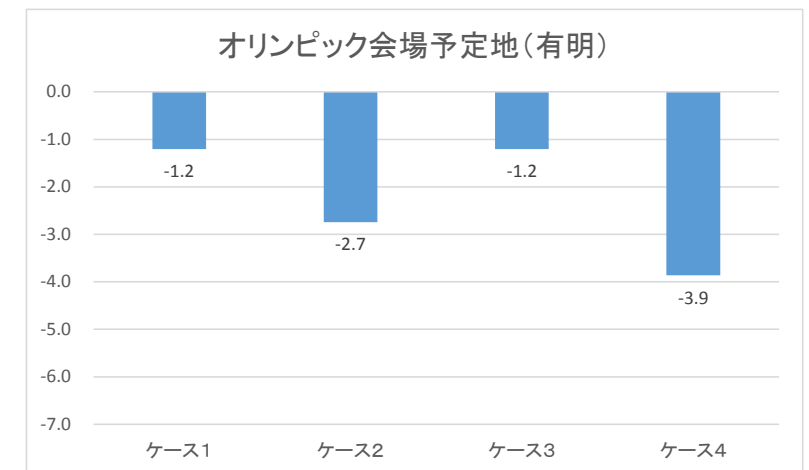
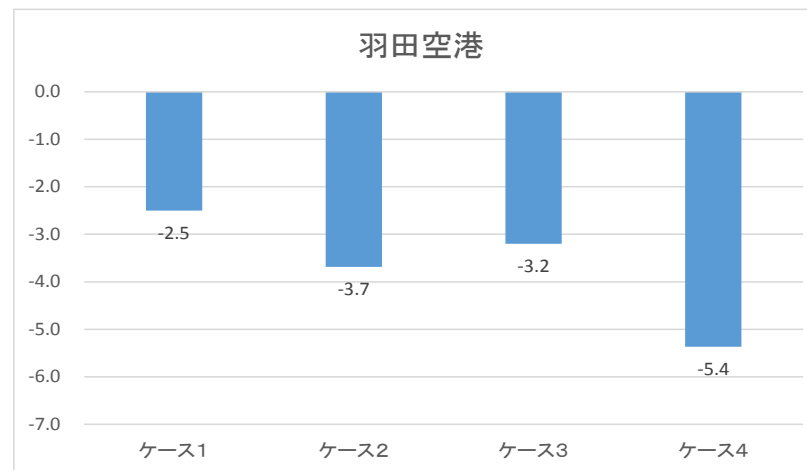
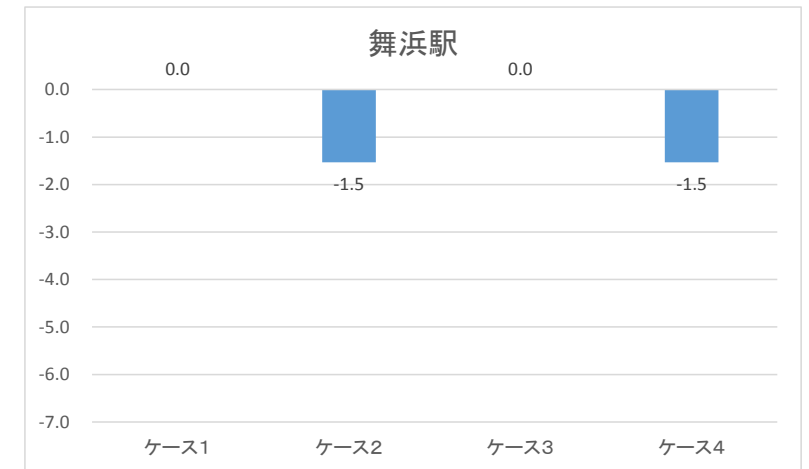
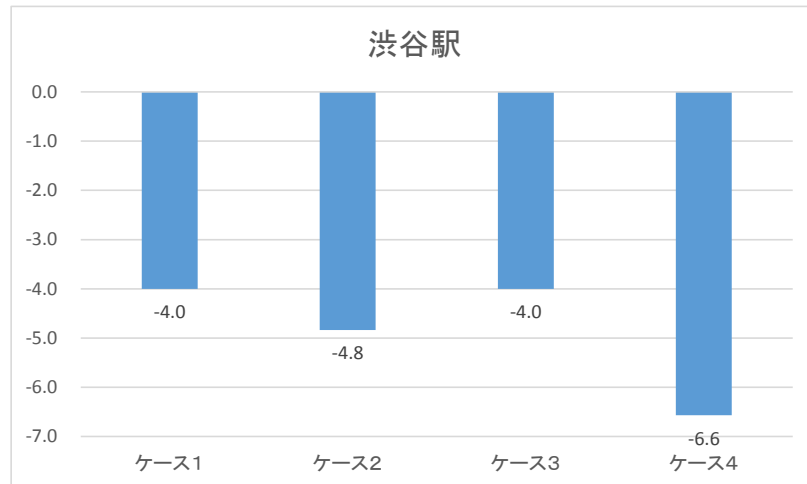
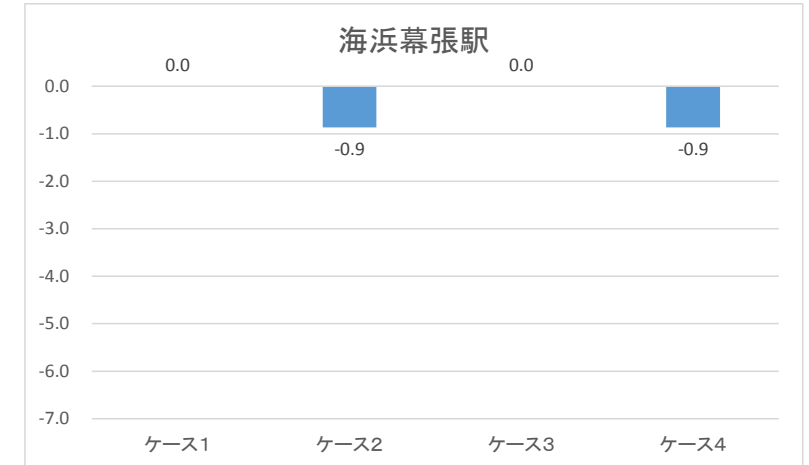
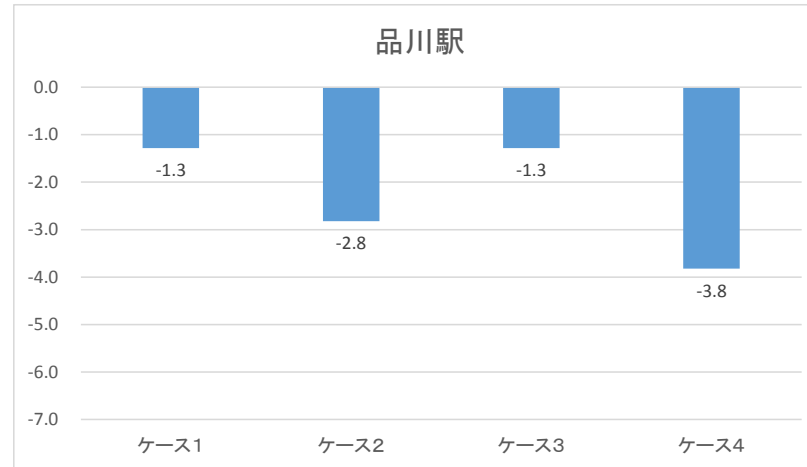
ケース2及びケース4は京葉線(新木場駅～蘇我駅間)及び武蔵野線(新木場駅～武蔵野線区間)に相互直通運転を増便したケースであり、ケース4はさらに相互直通運転本数を増便したケースであり、その影響が考えられる。なお、京葉線(新木場駅～蘇我駅間)及び武蔵野線(新木場駅～武蔵野線区間)に相互直通運転の増便を行っていないケース1においても、品川駅、渋谷駅方面への時間短縮効果がみられる。

○高速交通結節点へのアクセス性向上

- ・羽田空港(羽田空港第1ビル)への平均所要時間はケース0で約42分であり、ケース1で約3分、ケース2で約4分、ケース3で約3分、ケース4で約5分の所要時間の短縮が生じている。ケース4での時間短縮効果が最も大きく、次いでケース2の効果が大きく、ケース3、ケース1と続く。

○主要拠点へのアクセス性向上

- ・沿線地域から海浜幕張駅への平均所要時間はケース0で約21分であり、ケース2及びケース4で約1分の所要時間の短縮が生じている。沿線地域から舞浜駅への平均所要時間はケース0で約22分であり、ケース2及びケース4で約2分の所要時間の短縮が生じている。
- ・海浜幕張駅、舞浜駅については、京葉線(新木場駅～蘇我駅間)及び武蔵野線(新木場駅～武蔵野線区間)に相互直通運転を増便するケース2及びケース4で所要時間の短縮効果がみられたが、ケース1及びケース3では時間短縮効果はみられない。
- ・沿線地域からオリンピック会場予定地(有明)への平均所要時間はケース0で約23分であり、ケース1で約1分、ケース2で約3分、ケース3で約1分、ケース4で約4分の所要時間の短縮が生じている。
- ・ケース4での時間短縮効果が最も大きく、次いでケース2の効果が大きい。



(注) 平均所要時間の変化は、所要時間の短縮がみられたゾーンペア間の所要時間の変化の平均値を算出

図 東京都心駅・高速交通結節点・主要拠点への平均短縮時間（沿線地域）

3. 地域社会への効果・影響の分析

【報告書概要】

(2) 地域の活性化への効果・影響

○ 商業販売額の増加

【計測方法】

- ・地域間の移動時間が大幅に短縮されるような鉄道事業については、沿線地域の経済に与える影響も大きいと考えられ、この場合、「地域の活性化」という視点からの評価が考えられる。
- ・「地域の活性化」を表現する評価指標としては、「沿線地域における総生産の変化」や商業ポテンシャル(売上の可能性)に関する指標が考えられる。
- ・本検討では、比較的簡便的な手法として、ポテンシャル指標による評価を検討した。

ゾーン i の商業ポテンシャル（売上可能性）

$$x_i = \left(\sum_j \frac{pop_j^A}{GC_{ij}^2} \right)$$

対象圏域全体の商業ポテンシャル

$$X = \sum_i AREA_j \cdot x_i = AREA_j \cdot \left(\sum_j \frac{pop_j^A}{GC_{ij}^2} \right)$$

ここで、

$$POP_j^A$$
 : ゾーン j の人口

$$AREA_j$$
 : ゾーン j の面積

$$GC_{ij}$$
 : ゾーン ij 間の一般化費用

出典：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2 0 1 2 年改訂版（国土交通省）

式 商業ポテンシャルの算出式

【計測結果】

- ・商業ポテンシャルの変化率は、ケース4が2.94％、ケース2が2.81％と相対的に高い。
- ・ケース2及びケース4は京葉線（新木場駅～蘇我駅間）をともにピーク時2本増便するケースであり、商業ポテンシャルの増加に寄与していると考えられる。
- ・京葉線（新木場駅～蘇我駅間）の駅が立地するメッシュの年間販売額に商業ポテンシャルの変化率を乗じ、年間販売額の増加額を推計した結果、ケース4で年間約75億円、ケース2で年間約72億円と推計された。
- ・増加販売額に対する売場面積、従業者数、来客者数の増加を算出すると、来客者数の増加は、ケース2及び4で1日約1万人と推計された。

表 沿線ゾーンへの増加販売額の推計結果

	年間販売額 （億円）	商業ポテンシャル 変化率	増加販売額 （億円）
ケース1	2,560	0.05%	1.4
ケース2		2.81%	72.0
ケース3		0.06%	1.4
ケース4		2.94%	75.3

表 増加販売額に伴う効果の推計結果

	増加販売額 （億円）	増加販売額に対する効果		
		①売場面積 （㎡）	②従業員数 （人）	③来客者数 （万人/年）
ケース1	1.4	250	6	7
ケース2	72.0	12,857	295	351
ケース3	1.4	250	6	7
ケース4	75.3	13,446	308	367

- ①売場面積＝増加販売額÷面積当たり販売額
面積当たり販売額は、千葉市の売場面積1千㎡以上の店舗の平均値0. 56百万円/㎡
- ②従業員数＝増加販売額÷従業員数当たり販売額
従業員数当たり販売額は、全国市部の売場面積1千㎡以上の店舗の平均値2, 443万円/人
資料：商業統計調査（平成26年）
- ③来客者数＝増加販売額÷平均単価
平均客単価 全国平均2, 050円（売り場面積1, 600㎡以上店舗平均値、N=62）
資料：平成26年スーパーマーケット年次統計調査報告書

4. その他波及効果の分析

(1) 地価上昇効果（住宅地）

○ 地価上昇効果（住宅地）

【計測方法】

- ・鉄道事業の実施が地域社会に与える影響の一つとして、「地価」の視点からの評価が考えられる。地価上昇効果は一般に用いられるヘドニックアプローチによる分析手法を検討する。
- ・本手法は、交通条件や土地属性などの要因から構成される地価関数を推定し、プロジェクト実施前後の交通条件の変化を用いて、相互直通運転の影響について、地価変化や土地の資産価値変化という視点から経済効果分析を実施する手法である。

(地価関数モデル)

$$h^s = \alpha_0^s + \alpha_1^s \cdot x_1^s + \alpha_2^s \cdot x_2^s + \cdots + \alpha_i^s \cdot x_i^s$$

ただし、 h^s ：地点sの住宅地地価（円/㎡）

$x_1^s, x_2^s, \cdots, x_i^s$ ：地点 s の地価形成要因（説明変数）

$\alpha_0^s, \alpha_1^s, \alpha_2^s, \cdots, \alpha_i^s$ ：パラメータ

式 地価上昇効果の算出式

表 地価関数モデルの推計結果

説明変数		回帰係数	t値
定数項		104464	4.86
土地属性	用途地域ダミー（低層住宅）	114675	15.86
	用途地域ダミー（中高層住宅）	34030	7.11
	東京都区部ダミー	242126	35.49
建物属性	地積	76.5	12.79
	建ぺい率	-5605	-13.68
	容積率	1331	22.52
交通条件	最寄り駅距離	-8.9	-9.87
	ポテンシャル指標	0.0045	1.43
地域属性	人口（メッシュ別人口）	33.7	23.36

相関係数 r=0.76 自由度調整済決定係数 0.58

【計測結果】

- ・住宅地(5,359地点)の地価公示を被説明変数とし、地価公示地点の土地属性、建物属性、交通条件、地域環境を説明変数とする地価関数モデルを作成した。
- ・次いで、沿線ゾーンに含まれる住宅地の地価公示地点(71地点)について、地価関数モデルに各ケースのポテンシャル指標を当てはめ、地点毎の地価変化率を算出し、次に各地点毎の変化率の平均値を算出することにより沿線ゾーンの住宅地の地価上昇効果を算出した。
- ・ポテンシャル変化がみられたケース2及びケース4について地価上昇効果を算出した結果、両ケースともに住宅地の地価上昇効果は沿線ゾーン平均で0.74%と推計された。
- ・地価の上昇効果がみられたケース2及びケース4について、沿線ゾーン内の住宅地平均地価、住宅用地面積から地価上昇額を算出した結果、385億円と推計された。

表 資産価格の変化の推計結果

項目	数値
①住宅地平均地価(沿線ゾーン内)(円/㎡)	215,204
②住宅用地面積(沿線ゾーン内)(㎡)	24,185,796
③地価上昇率	0.74%
④地価上昇額(①×②×③)(百万円)	38,516

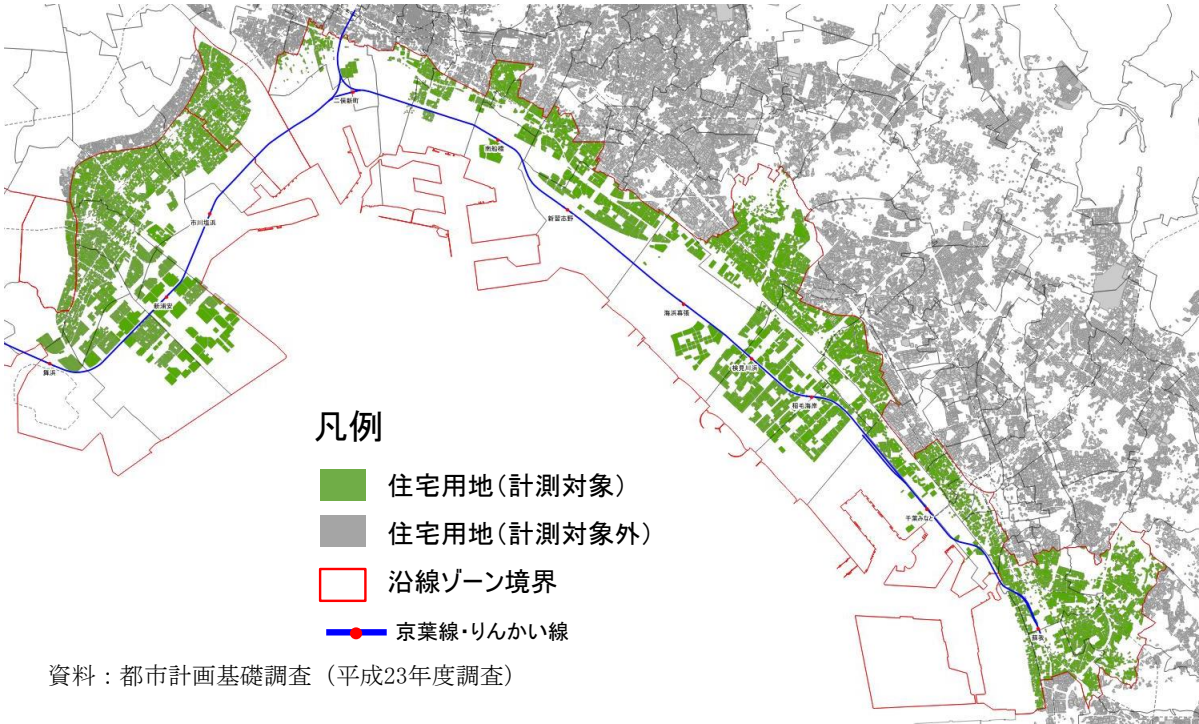


図 資産価値変化の計測対象範囲

4. その他波及効果の分析

(2) 税収効果

○計測対象

- ・税収増加額については、「居住人口の増加」「不動産の売買」「資産価値の変化」「経済活動の活発化」の4つの観点から検討することが考えられ、このうち定量的に推計可能であった「資産価値の変化」及び「経済活動の活発化」に伴う税収効果を算出した。

表 事業による税収への主な影響項目			
影響項目	影響内容	算出方法	定量化の考え方
1)資産価値の変化	沿線の地価が上昇すること。沿線に新たな固定資産が創出されること。	地価上昇額(土地)×税率(固定資産税)	地価上昇効果をもとに算出
2)経済活動の活発化	沿線の商業・業務機能による経済活動が活発化すること。	従業者増加数×税率(従業者1人当たり税収額)	従業者の増加が商業ポテンシャルの増加と同等とみなし推計

1) 資産価値の変化

地価関数モデルから沿線ゾーンのポテンシャルの上昇により、沿線ゾーンの住宅地地価が平均で0.74%上昇すると推計された。この推計値を地価上昇率として税収効果を算出する。

(算出式)

$$\text{住宅地平均地価} \times \text{住宅用地面積} \times \text{地価上昇率} \times \text{固定資産税(標準税率1.4\%)}$$

- ・地価の上昇効果がみられたケース2及びケース4について算出した結果、税収効果は両ケースともに年間539百万円と推計された。

表 地価上昇に伴う税収効果の推計結果	
項目	数値
①住宅地平均地価(沿線ゾーン内)(円/㎡)	215,204
②住宅用地面積(沿線ゾーン内)(㎡)	24,185,796
③地価上昇率	0.74%
④地価上昇額(①×②×③)(百万円)	38,516
⑤固定資産税(標準税率)	1.4%
地価上昇による税収効果(④×⑤)(百万円)	539

2) 経済活動の活性化

沿線ゾーンの商業ポテンシャルの上昇により、商業販売額がケース2で72.0億円、ケース4で75.3億円増加すると推計された。この結果をもとに税収効果を算出する。

(算出式)

$$\text{商業ポテンシャル変化による増加販売額} \times \text{法人税率0.71\% (推計値)}$$

- ・商業ポテンシャルの変化が大きいケース2及びケース4について算出した結果、税収効果はケース2が年間51.4百万円、ケース4が年間53.8百万円と推計された。

表 商業販売額増加に伴う税収効果の推計結果		
項目	ケース2	ケース4
商業販売額の増加額(百万円)	7,200	7,530
販売額に対する税率	0.71%	0.71%
増加額に対する税収額(百万円)	51.4	53.8

4. その他波及効果の分析

(3) 沿線地域の土地利用動向

都市計画基礎調査をもとに、沿線地域の土地利用について、開発状況及び比較的規模の大きい未利用地の状況を把握した。

①沿線地域の開発状況

- 沿線地域の市街地開発事業等を用途別の開発目的に整理すると、沿線地域では商業系、住居系、工業系の開発が行われており、商業系の開発エリアは舞浜駅周辺、海浜幕張駅周辺等にみられ、その他は住居系や工業系の開発エリアが大きく広がっている。

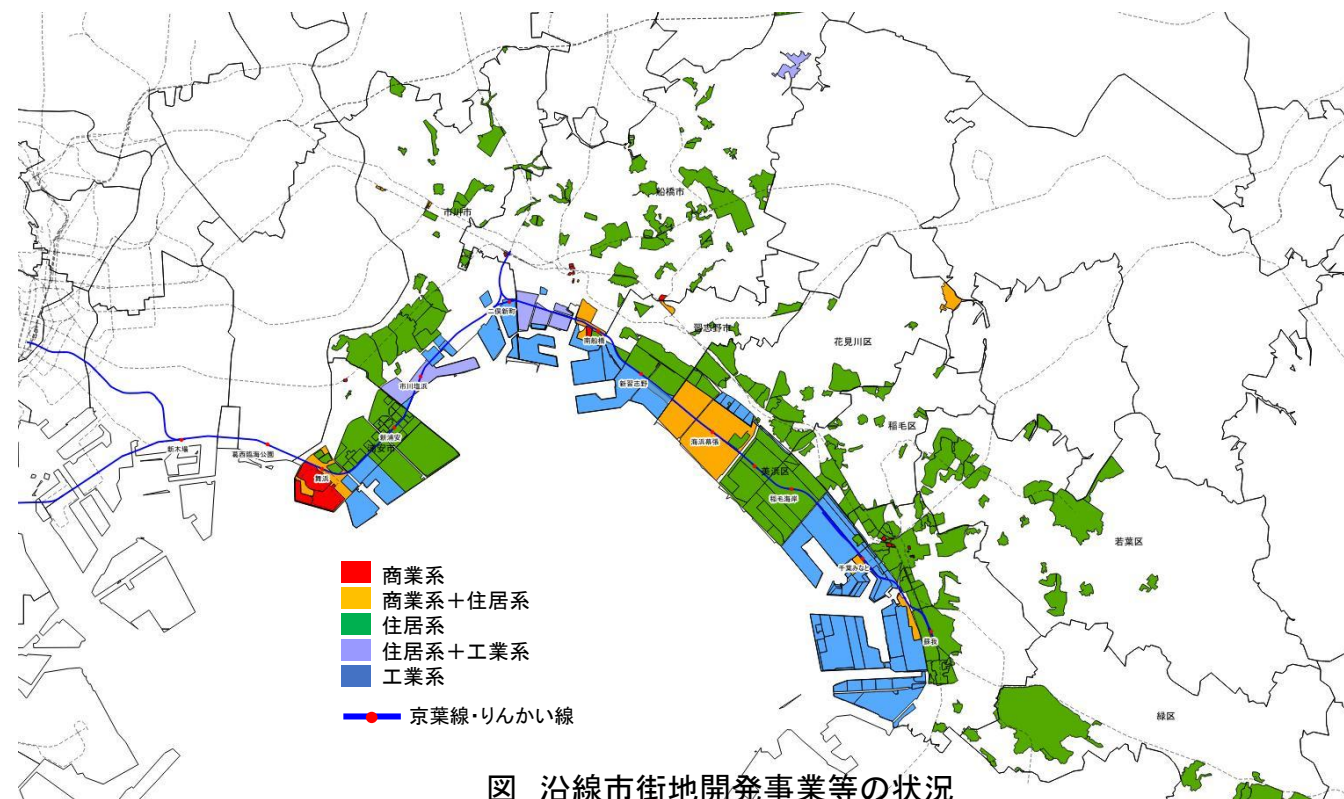
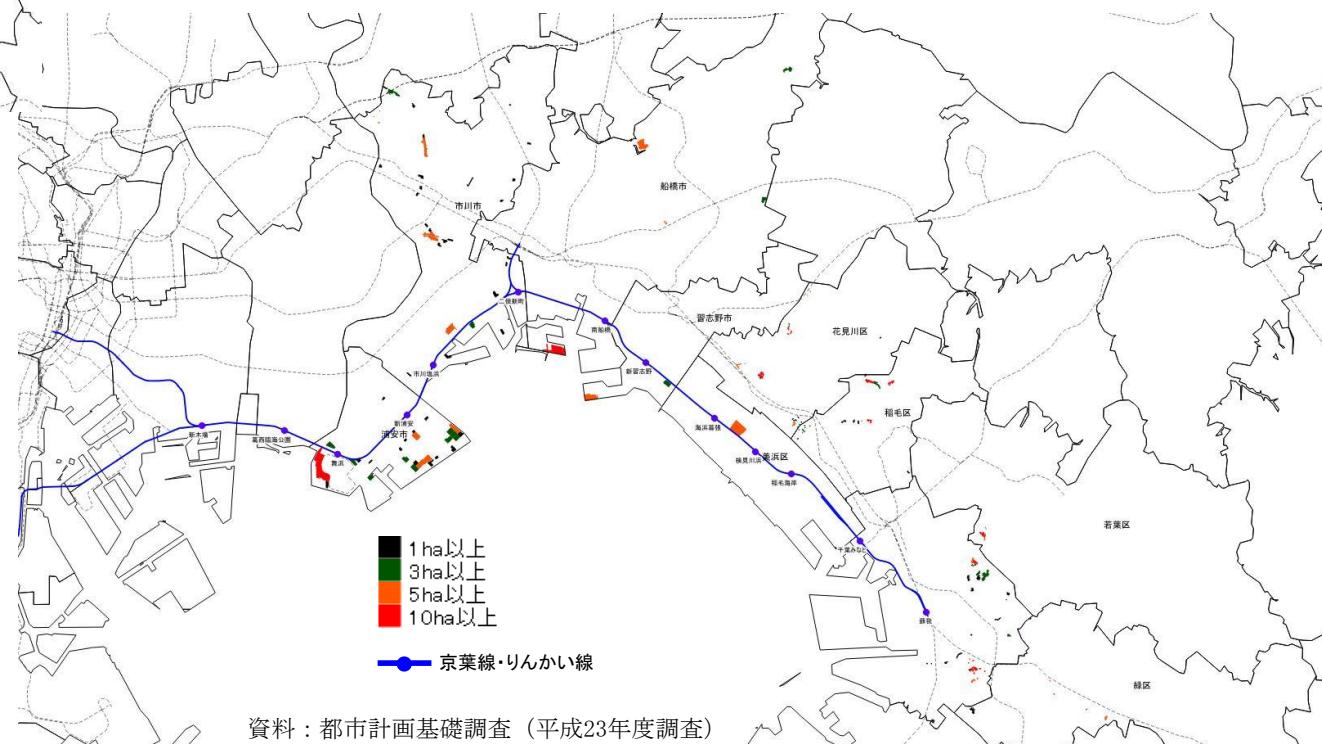


図 沿線市街地開発事業等の状況

①②より、今後の沿線地域の開発動向として、既存の主要駅周辺の商業系エリア、または沿線地域の未利用地を活用し、相互直通運転により期待される商業ポテンシャルの増加を受け止めていくことが考えられる。

②沿線地域の都市的未利用地の状況

- 沿線地域の都市的未利用地として面積1ha以上(習志野市、船橋市は面積3ha以上)の未利用地を整理すると、沿線地域においても比較的規模の大きい未利用地が点在している。



資料：都市計画基礎調査（平成23年度調査）

図 沿線地域の都市的未利用地の分布

5. 調査結果のまとめ

(1) 利用者への効果・影響の分析

- 相互直通運転による利用者便益は、相互直通運転の便数が最も多く、かつ、りんかい線をＪＲ線並みの運賃体系としたケース４で最大約52百万円/日と最も大きく、次いで、ケース３、ケース２、ケース１の順となり、全てのケースで利用者便益が生じている。
 - ケース３では京葉線（新木場駅～蘇我駅間）や武蔵野線（新木場駅～武蔵野線区間）を増便したケース２以上の利用者便益が生じていることから、りんかい線の運賃をＪＲ線並みの運賃体系に変更することで、りんかい線を利用した方が所要時間が短くなる経路が選択されやすくなり、相互直通運転の効果をより一層発揮させることが期待できる。
 - 目的別便益は、いずれのケースにおいても通勤と通勤帰宅における便益が大きくなっており、通勤需要への効果が高くなっている。
 - ゾーン別便益は、京葉線（新木場駅～蘇我駅間）及び武蔵野線（新木場駅～武蔵野線区間）に相互直通運転を増便したケース２及びケース４では、京葉線・りんかい線沿線の他に、武蔵野線沿線にも便益が生じている状況がみられた。りんかい線の運賃をＪＲ並みとしたケース３及びケース４では、京葉線やりんかい線沿線、武蔵野線沿線以外の路線沿線でも、便益がプラスとなるゾーンが生じている。
- このような相互直通運転による効果が生じることにより、沿線地域の鉄道利用者が増加することが期待される。

(2) 地域社会への効果・影響の分析

- 相互直通運転により東京都心駅（品川駅、渋谷駅）、高速交通結節点（品川駅、羽田空港）、主要拠点（海浜幕張駅や舞浜駅（ケース２及びケース４）、オリンピック会場予定地（有明））の各方面について、所要時間が短縮しアクセス性が向上した。
 - 京葉線（蘇我駅～新木場駅間）の運行本数を現状と同じとしたケース１及びケース３では、海浜幕張駅や舞浜駅への時間短縮効果は大きくはみられなかったが、東京都心や高速交通結節点等への時間短縮効果は生じており、相互直通運転によって沿線内外の広域的な移動での時間短縮効果が生じている。
- このような沿線地域へのアクセス性の向上に伴い、沿線地域の商業ポテンシャルが高まることにより、ケース４で最大約75億円の商業販売額の増加が推計され、地域活性化の効果を確認した。

(3) その他波及効果の分析

- 相互直通運転による地価上昇効果（住宅地）、税収効果を推計した結果、住宅地地価は沿線で平均0.74%上昇する（沿線ゾーンで計385億円に相当）と推計された。
- 商業販売額の増加による法人税の増加は年間約539百万円、住宅地地価の上昇による固定資産税の増加は約54百万円となり、合わせて年間約6億円の税収効果が推計された（いずれもケース４の場合）。

(4) (1)～(3)以外の期待される効果について

以上の(1)～(3)については、定量的に推計可能であった効果の算出結果であり、その他にも次のような効果が考えられる。

- ①沿線人口の増加
- ・沿線5市は千葉県の中でも人口が増加している地域であり、居住ニーズが県内でも相対的に高い地域となっている。
 - ・相互直通運転によって通勤需要の交通利便性と商業ポテンシャルが高まることにより、さらに沿線の居住利便性が向上すると考えられる。例えば、都心回帰しているマンション需要が千葉市側に移行する可能性も考えられ、京葉線・武蔵野線沿線に居住人口が増加することが期待される。

- ②企業立地への効果
- ・沿線地域から東京都心方面や高速交通結節点への利便性が高まることで、業務活動の利便性も高まることが予想され、企業立地への効果が期待される。

- ③観光への効果
- ・近年外国人観光客が増加するなど観光面での人の動きが活発化している。相互直通運転によって羽田空港や沿線主要拠点へのアクセス性が高まることで、鉄道を利用した沿線地域への観光客の増加が期待される。

なお、今回計測した各種効果は、効果算出に当たって税率等の一部の原単位を独自に推定したものや、商業ポテンシャル指標の推計において簡便的な手法を採用していることなど、12に留意する必要がある。

■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。

