

1. ケース設定

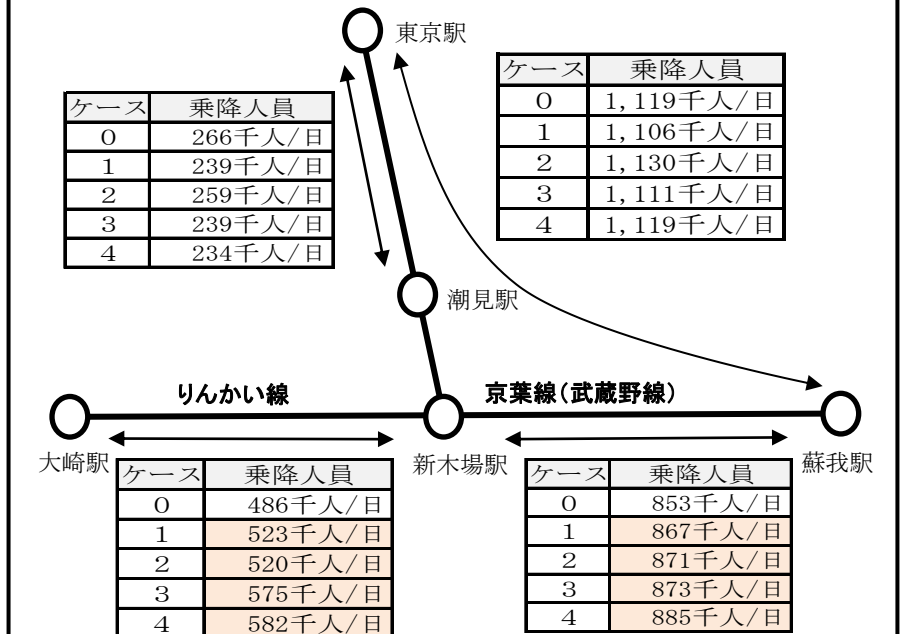
ケース	相互直通運転	条 件				運 賃
		京葉線(武蔵野線)		りんかい線	相互直通運転	
		蘇我～新木場駅	新木場駅～東京駅			
0	無し	現状	現状	現状	無し	現状
1	有り	現状	減便 京葉線 ピーク時 2本/時 オフピーク時 0～1本/時	現状	ピーク時 3本/時 オフピーク時 0～2本/時	現状
2	有り	増便 京葉線 ピーク時 2本/時 オフピーク時 0～1本/時	現状	現状	ピーク時 3本/時 オフピーク時 0～2本/時	現状
3	有り	現状	減便 京葉線 ピーク時 2本/時 オフピーク時 0～1本/時	現状	ピーク時 3本/時 オフピーク時 0～2本/時	りんかい線の運賃をJR並み
4	有り	増便 京葉線 ピーク時 2本/時 オフピーク時 0～1本/時	減便 京葉線 ピーク時 2本/時 オフピーク時 0～1本/時	現状	ピーク時 6本/時 オフピーク時 0～4本/時	りんかい線の運賃をJR並み

2. 京葉線(武蔵野線)・りんかい線の乗降人員の推計

○ 相互直通運転を実施することにより、京葉線(蘇我駅～新木場駅)の乗降人員は約2%～4%増加する。
また、りんかい線の乗降人員は約7%～20%増加する。
特に、りんかい線をJR並みの運賃とすることにより、りんかい線の乗降人員は大きく増加する。

ケース	乗降人員の増減		
	りんかい線	京葉線(武蔵野線)	
		【蘇我駅～東京駅】	【蘇我駅～新木場駅】
0	486千人/日	1,119千人/日	853千人/日
1	約8%増	約1%減	約2%増
2	約7%増	約1%増	約2%増
3	約18%増	約1%減	約2%増
4	約20%増	±0%	約4%増

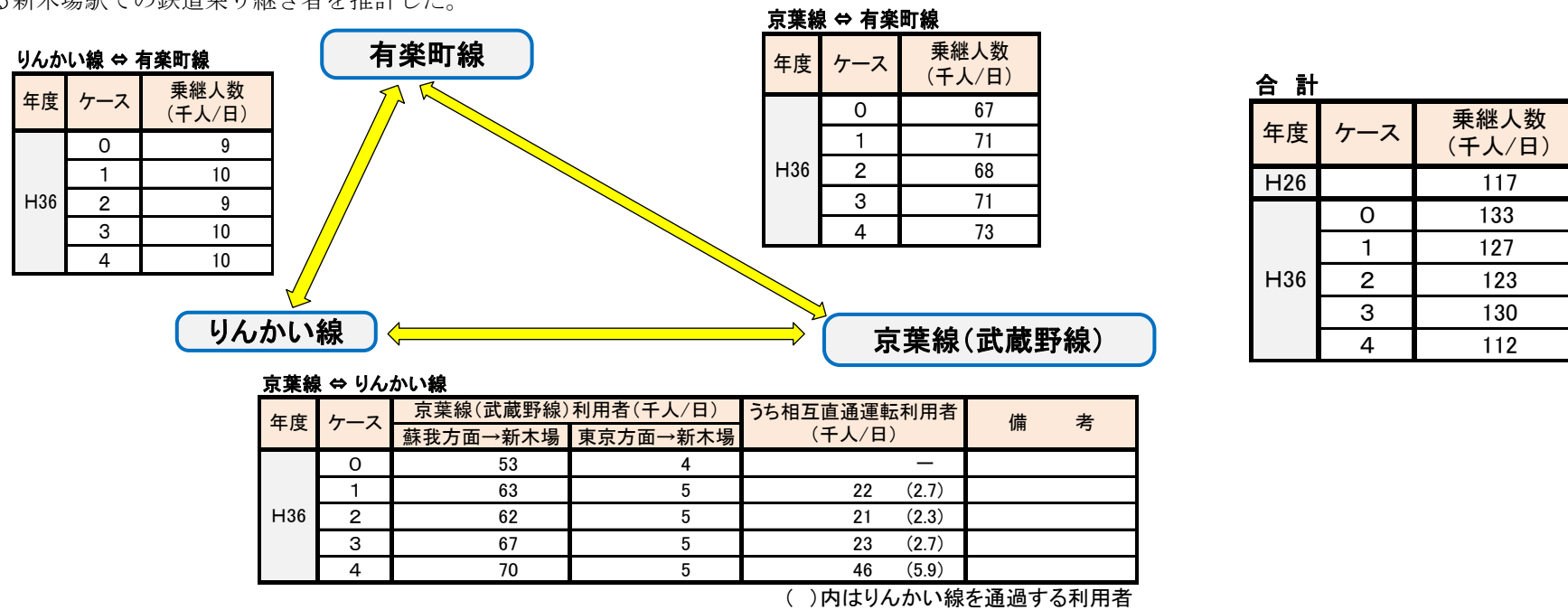
注) 比較対象は「ケース0」



注) 乗降人員の数値は、各駅での乗降人員の矢印で示した区間毎の合計

3. 新木場駅の鉄道乗り継ぎ者数

○ アンケート調査において、「ホームや駅構内が混雑しており、円滑・快適に移動できない」という回答が約8割を占めていたことから、相互直通運転の実施による新木場駅での鉄道乗り継ぎ者を推計した。



(1) 乗り継ぎ人数について

相互直通運転の実施により、新木場駅での乗り継ぎ人数が減少する傾向となった。
また、新木場駅～東京駅間の運行本数を確保した場合(ケース2)や相互直通運転の運行本数を増やした場合(ケース4)では、乗り継ぎ人数が更に減少する傾向があり、ケース4では現在(H26)よりも乗り継ぎ人数が少なくなる結果となった。

(2) 相互直通運転の利用者数について

利用者数は、ケース1～3で1日あたり約21千人～23千人であり、運賃体系をJR並みに変更しても大きな変動は見られなかったが、ケース4では約2倍の約46千人となり、相互直通運転の運行本数に比例して利用者数が増える結果となった。

(3) 新木場駅の鉄道乗り継ぎ者について

相互直通運転を実施することにより、新木場駅での鉄道乗り継ぎ者が減少する見込みであり、特に、ケース4の場合では、平成26年度よりも5千人/日減少するという結果となった。
相互直通運転の運行本数を増やすことで、更なる減少が見込め、新木場駅の混雑緩和が期待できる。

4. 新木場駅で乗り継ぎの必要が無くなる利用者数

○ 相互直通運転を実施することにより、京葉線とりんかい線の乗り継ぎの必要が無くなる利用者数は、
ケース1の相互直通運転の利用者 : 約22千人/日
ケース4の相互直通運転の利用者 : 約46千人/日
であると考えられ、
1日に **約22千人～約46千人** 見込まれる。