

京葉線とりんかい線の相互直通運転に関する利用実態他調査結果について

千葉県内のＪＲ京葉線沿線自治体等で構成する、「ＪＲ京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転促進に関する協議会」において、平成２６年度に実施した相互直通運転に関する利用実態等調査の主な内容が以下のようにまとめられました。

１ 乗り継ぎに対する問題意識（※別紙１「流動パターン・乗り継ぎに対する問題意識」参照）

東京駅での京葉線と他のＪＲ線との乗り継ぎの平均は１２分～１３分と時間がかかるが、乗り継ぎに「問題あり」とした人は約２割であるのに対して、新木場駅での京葉線とりんかい線の乗り継ぎの平均は５分～６分と東京駅の半分以下であるのに、利用者の約８割が「問題あり」と回答している。

新木場駅での問題としては、約８割が「ホームや駅構内が混雑しており、円滑・快適に移動できなかった」を挙げており、駅での乗り継ぎについては移動距離よりも駅の混雑を問題とする人が多いと考えられる。

２ 推計結果（※別紙２「利用動向分析」参照）

利用動向は分析年次を平成３６年度とし、相互直通運転について、実施しない場合（ケース０）、現在の運賃体系で実施した場合を２ケース（ケース１、ケース２）、りんかい線の運賃をＪＲ並みとして実施した場合を２ケース（ケース３、ケース４）の計５ケースについて分析を行った。

（１）現在の運賃体系で相互直通運転を実施した場合（ケース１）

ア 京葉線（蘇我駅～新木場駅）が約１４千人/日、りんかい線が約３７千人/日の増で、共に乗降客の増加が見込める。

イ 相互直通運転により、新木場駅での乗り継ぎの必要が無くなる人が約２２千人/日見込める。

【課題】りんかい線を通り過ぎてしまう利用者（約２．７千人/日）の差額分の運賃収受が確実にできない。

（２）りんかい線の運賃をＪＲ並みとして相互直通運転を実施した場合（ケース４）

ア 京葉線（蘇我駅～新木場駅）が約３２千人/日、りんかい線が約９６千人/日の増で、共に乗降客の増加が見込める。

イ 相互直通運転により、新木場駅での乗り継ぎの必要が無くなる人が約４６千人/日見込める。

【課題】りんかい線の運賃は、ＪＲと比較して、２５％～５０％程度割高となっていることから、利用者数は増加するものの運賃収入は大きく減少することが見込まれる。

（３）新木場駅の混雑について

新木場駅で鉄道を乗り継ぐ利用者は、現在、約１１７千人/日であるが、平成３６年度には、約１６千人/日増加し、約１３３千人/日になるものと推計される。

相互直通運転を実施することにより、新木場駅で乗り継ぎをする利用者が減少するという結果となった。