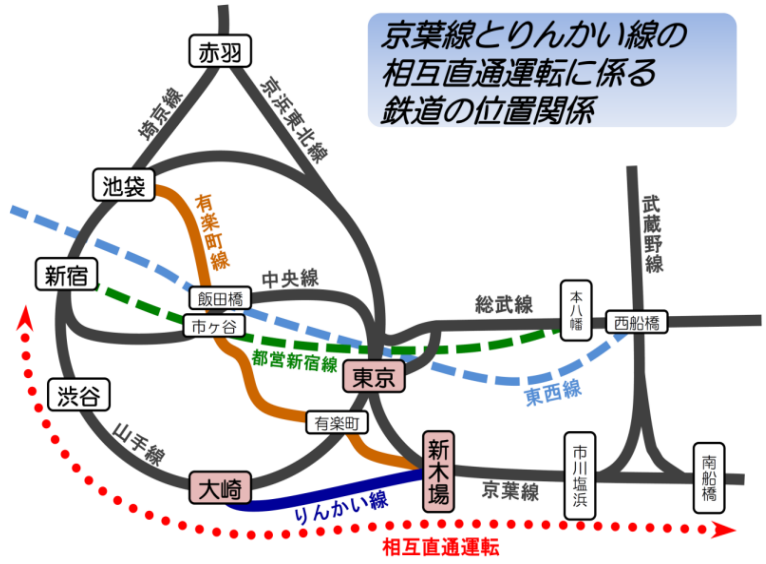


「JR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転に係る効果分析」の概要

参考 平成26年度 利用実態調査結果
～京葉線（武蔵野線）・りんかい線乗車人員の推計～

- (1) 相互直通運転による乗降人員の推計
相互直通運転を実施することにより、
・京葉線（蘇我～新木場）：約14～32千人増加
・りんかい線：約34～96千人増加
- (2) 新木場駅での乗り継ぎ者数の推計
① 相互直通運転の利用者数
・利用者数は、ケース1～3で約21～23千人/日であり、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が増加する。
② 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ことが確認できた。
・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し、ケース4では現状（H26）よりも5千人/日減少するという結果となり、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。

- 【分析ケースの設定条件】※分析年次：平成36年度
- ・ケース0
現状どおり
(相互直通運転なし)
 - ・ケース1
現状の京葉線（武蔵野線）の新木場駅～東京駅間をりんかい線へ振り替えて相互直通運転した場合
(ピーク時3本/時、オフピーク時0～2本/時)
 - ・ケース2
現状の京葉線（武蔵野線）便数に相互直通運転する便数を増便した場合（ピーク時3本/時、オフピーク時0～2本/時）
 - ・ケース3
ケース1と同条件でりんかい線の運賃をJR並みとした場合
(ピーク時3本/時、オフピーク時0～2本/時)
 - ・ケース4
ケース3に相互直通運転する便数を更に増便した場合
(ピーク時6本/時、オフピーク時0～4本/時)



1. 利用者への効果・影響の分析

(1) 利用者便益（種類別便益）

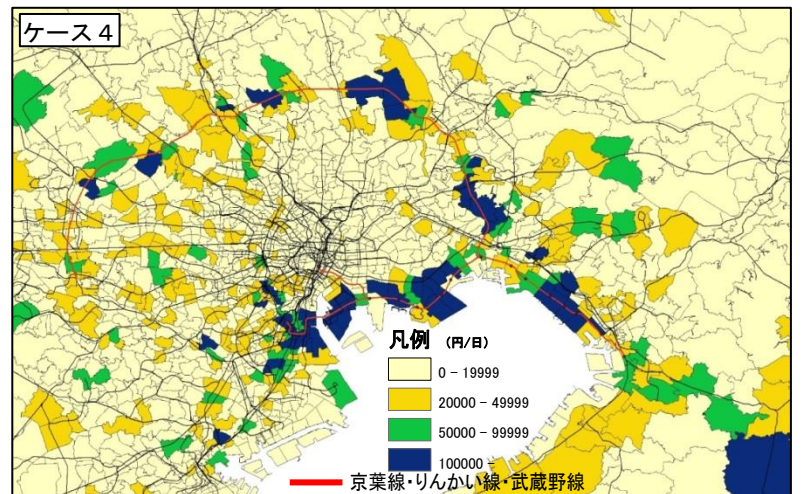
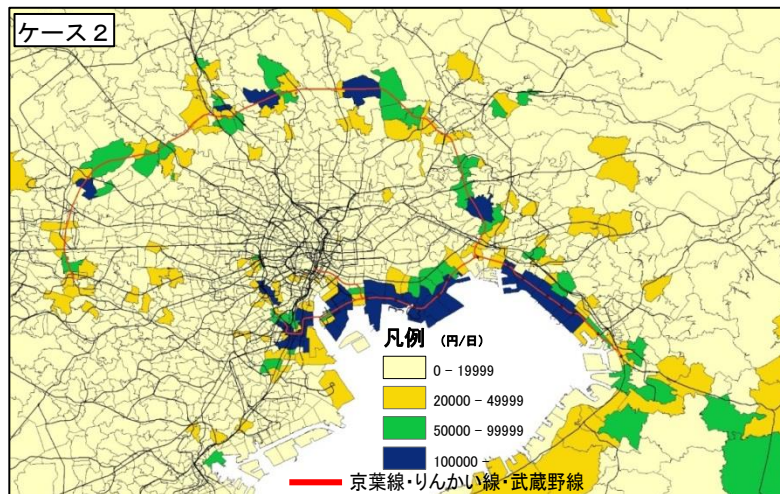
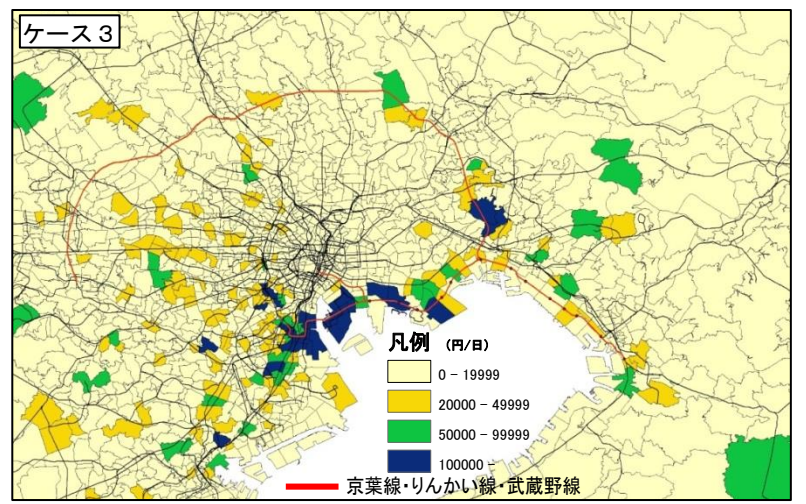
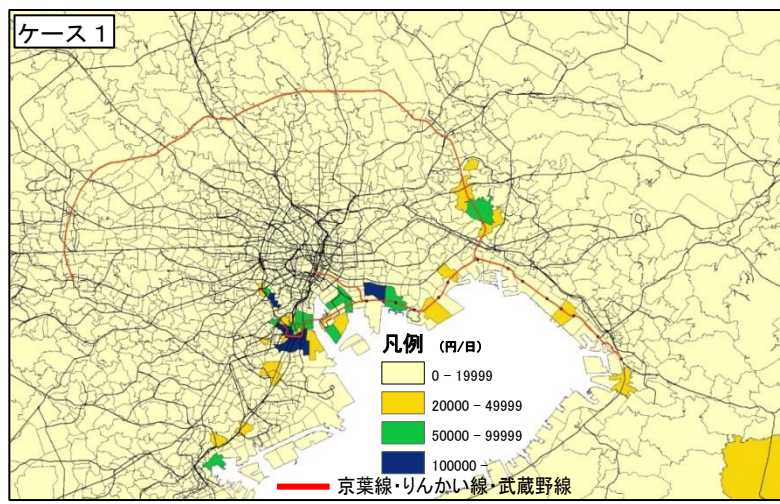
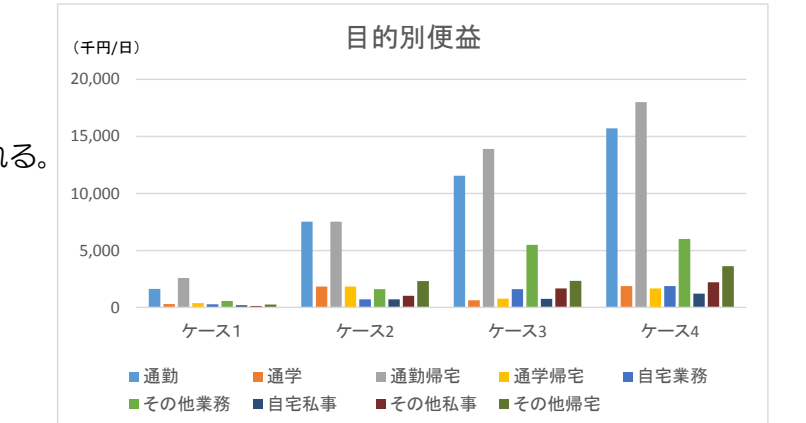
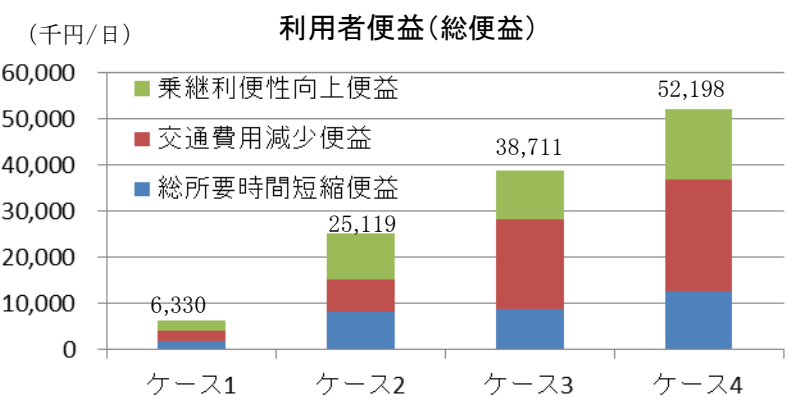
- ① 総所要時間短縮便益
・相互直通運転の便数が最も多いケース4での便益が大きい。
・相互直通運転を増便したケース2と、りんかい線の運賃をJR線並みの運賃体系に変更したケース3は同等の便益が生じる。
- ② 交通費用減少便益
・りんかい線の運賃をJR線並みの運賃体系に変更したケース3、ケース4での便益が大きい。
- ③ 乗継利便性向上便益
・総所要時間短縮便益と同様の傾向が見られる。
- ④ 総便益
・利用者便益はケース4が最も大きく、1日あたり約52百万円と推計される。

(2) 目的別便益

- ・全てのケースにおいて、通勤と通勤帰宅における便益が大きくみられる。

(3) ゾーン別便益

- ・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い。
- ・ケース2、ケース4（京葉線を増便するケース）では、武蔵野線沿線でも便益がプラスとなるゾーンが多い。
- ・ケース3、ケース4（りんかい線をJR並みの運賃としたケース）では、京葉線やりんかい線、武蔵野線沿線以外のエリアでも、便益がプラスとなるゾーンが多い。



「JR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転に係る効果分析」の概要

2. 地域社会への効果・影響の分析

【計測対象ゾーン】
京葉線(蘇我駅～新木場駅間)の駅勢圏を考慮した駅から約1 kmの範囲



(1) 住民生活への効果・影響 ～ 平均短縮時間 ～

① 東京都心へのアクセス性向上

・時間短縮効果の最も高くなる
ケース4で、品川駅への平均所要時間は約28分から約4分短縮、渋谷駅への平均所要時間は約35分から約7分の短縮となる。

ケース	品川駅	渋谷駅
ケース0	約28分	約35分
ケース1	約1分短縮	約4分短縮
ケース2	約3分短縮	約5分短縮
ケース3	約1分短縮	約4分短縮
ケース4	約4分短縮	約7分短縮

② 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）への所要時間は、ケース4が最も効果が大きく、平均所要時間は約42分から約5分の短縮となる。

ケース	羽田空港
ケース0	約42分
ケース1	約3分短縮
ケース2	約4分短縮
ケース3	約3分短縮
ケース4	約5分短縮

③ 主要拠点へのアクセス性向上

・オリンピック会場予定地（有明）への所要時間はケース4が最も効果が大きく、平均所要時間は約23分から約4分の時間短縮となる。

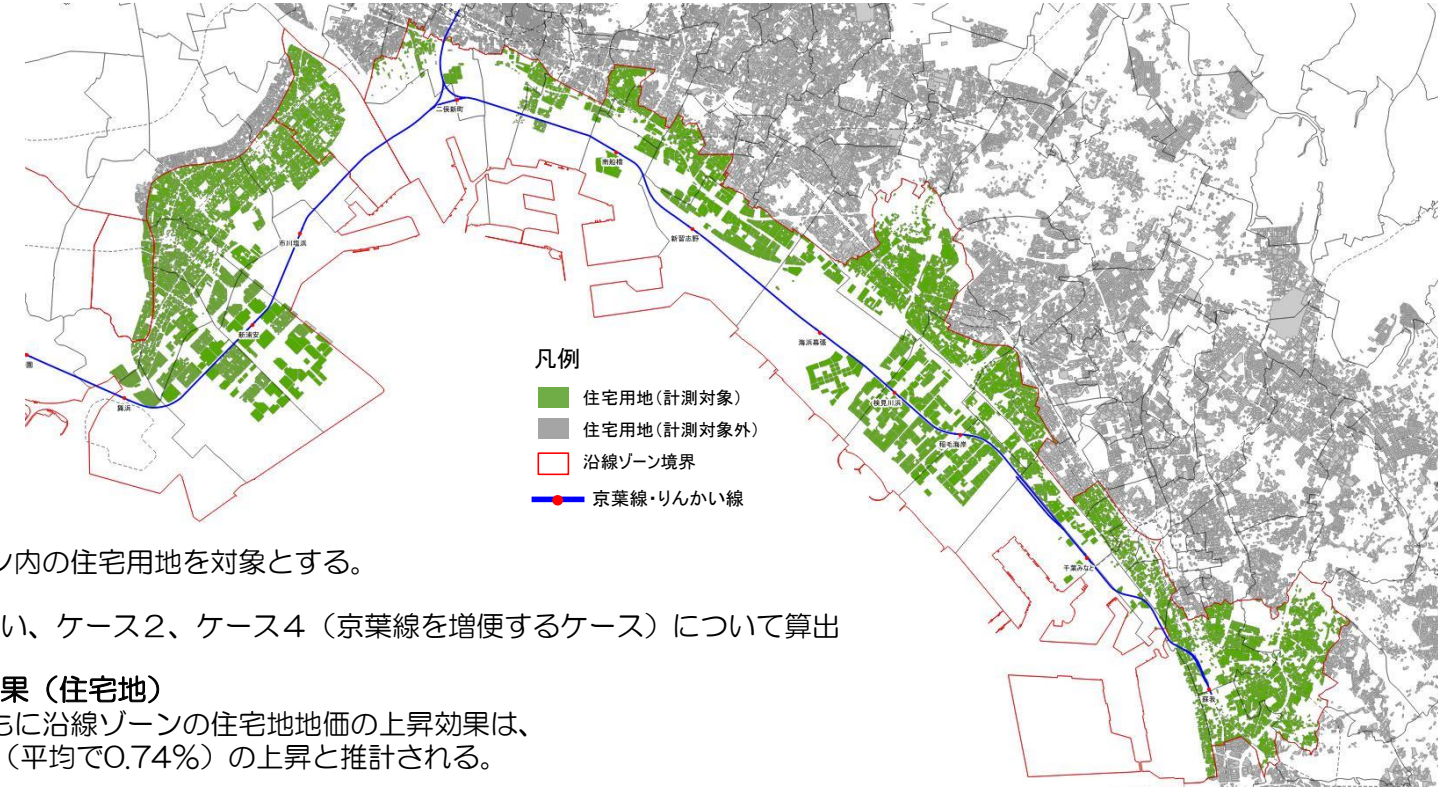
ケース	オリンピック会場予定地（有明）
ケース0	約23分
ケース1	約1分短縮
ケース2	約3分短縮
ケース3	約1分短縮
ケース4	約4分短縮

(2) 地域の活性化への効果・影響 ～ 商業ポテンシャルの変化 ～

・京葉線沿線ゾーン（新木場駅～蘇我駅）において、ケース4で年間約75億円、ケース2で年間約72億円の増加と推計される。
・この増加額は大規模小売店舗の概ね3.5店舗分に相当する。

	増加販売額（億円）
ケース1	1.4
ケース2	72.0
ケース3	1.4
ケース4	75.3

3. その他波及効果の分析



【計測対象範囲】
沿線ゾーン内の住宅用地を対象とする。

*効果の大きい、ケース2、ケース4（京葉線を増便するケース）について算出

(1) 地価上昇効果（住宅地）

両ケースともに沿線ゾーンの住宅地地価の上昇効果は、約385億円（平均で0.74%）の上昇と推計される。

(2) 税収効果

① 資産価値の変化

上記(1)の住宅地地価上昇に伴い、両ケースとも税収効果は、年間で約539百万円と推計される。

② 経済活動の活性化

2.(2)の商業販売額の増加に伴い、税収増となる額は、ケース2では約51百万円、ケース4では約54百万円と推計される。

4. とりまとめ

(1) 利用者への効果・影響

・利用者への便益は、1日あたり最大約52百万円（ケース4）の効果が見込める。
ケース3では、相互直通運転を増便したケース2以上の利用者便益が生じたことから、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、りんかい線を経由す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効果が期待できる。

(2) 地域社会への効果・影響

・相互直通運転の実施により、東京都心駅（品川駅、渋谷駅）、高速交通結節点（羽田空港）、主要拠点（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する。
・京葉線・武蔵野線、りんかい線沿線ゾーンの1年間の商業販売額は、ケース2で約72億円、ケース4で約75億円の増加となる。

(3) その他波及効果

・ケース2、ケース4において、沿線ゾーンの住宅地地価は、約385億円（平均0.74%）の上昇効果がある。
・ケース2、ケース4において、住宅地地価上昇及び商業ポテンシャル上昇により、年間で約6億円の税収効果がある。

(4) 調査結果からみた考察

・交通利便性の向上や商業ポテンシャルが高まることにより、沿線の居住利便性が向上し、都心回帰しているマンション需要が京葉線・武蔵野線の下り方面にも広がることが期待でき、京葉線・武蔵野線沿線の居住人口が増加すると考えられる。
・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により、業務活動の利便性も高まることが予想されるため、企業立地への効果が期待される。
・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。