

本計画による効果

付 表 4

(単位)		平成7年	平成10年	平成27年(推計)		
				既着手路線が整備された場合	既設路線の改良等が行われた場合	答申路線Aが整備された場合
混 雑 の 緩 和						
主要31区間混雑率	%	193	183	171	164	151
主要42区間混雑率	%	199	187	178	167	152
主要42路線の混雑区間長						
200%以上	km	223	156	127	19	6
180%以上200%未満	km	152	103	96	93	43
150%以上180%未満	km	286	286	250	258	243
速達性の向上、都市構造・機能の再編整備等への対応		H7を100とした場合の指数				
速 達 性 (1トリップ当たり所要時間)	(所要時間)	100	—	99	99	98
駅アクセス・イグレス (1トリップ当たり所要時間)	(所要時間)	100	—	98	98	98
空港、新幹線等へのアクセス						
羽 田 空 港 (1トリップ当たり乗換回数・所要時間)	(乗換回数) (所要時間)	100 100	— —	100 98	100 98	93 96
成 田 空 港 (1トリップ当たり乗換回数・所要時間)	(乗換回数) (所要時間)	100 100	— —	100 100	100 100	104 93
新 幹 線 等 (1トリップ当たり乗換回数・所要時間)	(乗換回数) (所要時間)	100 100	— —	99 99	99 99	89 98
交通サービスのシームレス化						
シームレス化 (1トリップ当たり乗換回数)	(乗換回数)	100	—	98	98	97

注) 1. 平成27年推計値における「既着手路線が整備された場合」とは、現在の鉄道網に答申路線Aのうちの既着手路線が整備された場合を、「既設路線の改良等が行われた場合」とは、さらに当該事業が行われた場合を、「答申路線Aが整備された場合」とは、これに加えて答申路線Aのすべてが整備された場合を示す。
 2. 「駅アクセス・イグレス(所要時間)」とは、出発地から駅まで(駅アクセス)、駅から到着地まで(駅イグレス)の所要時間を集計したものである。
 3. 「空港、新幹線等へのアクセス」、「交通サービスのシームレス化」における1トリップ当たりの乗換回数は、鉄道間のみを集計している。
 4. 「空港、新幹線等へのアクセス」中「成田空港アクセス」の乗換回数に係る指数が「答申路線Aが整備された場合」において増えるのは、速達性が大幅に向上する路線が整備されると乗換回数が増えても所要時間の短縮を選択する傾向が生ずるためである。

(所要時間・乗換回数の短縮の例)

	区 間	平成 1 1 年	平成 2 7 年 (推 計)	短縮効果
速達性の向上、交通サービスのシームレス化	大宮～東京	39分 乗換1回	31分 乗換0回	8分 1回
	立川～東京	49分 乗換0回	35分 乗換0回	14分
	大宮～横浜	75分 乗換2回	59分 乗換0回	16分 2回
	土浦～横浜	116分 乗換2回	101分 乗換0回	15分 2回
	千葉～八王子	107分 乗換2回	96分 乗換0回	11分 2回
	川崎～新百合ヶ丘	41分 乗換1回	24分 乗換0回	17分 1回
空港、新幹線等へのアクセス	京成上野～成田空港	59分 乗換0回	47分 乗換0回	12分
	大宮～成田空港	95分 乗換1回	83分 乗換1回	12分
	東京～羽田空港	40分 乗換1回	32分 乗換0回	8分 1回
	横浜～羽田空港	39分 乗換1回	30分 乗換0回	9分 1回
	千葉～羽田空港	88分 乗換1回	70分 乗換1回	18分
	二俣川～新横浜	33分 乗換1回	14分 乗換0回	19分 1回