

現計画の検証

以下、川崎縦貫高速鉄道線整備の目的に沿って、初期整備区間を対象にサービス状況の変化や将来予測からみた利用傾向等より、その整備効果を検証する。

2.1 都市機能の向上（広域ネットワーク効果）の検証

基幹的な交通体系の構築（川崎市内拠点間の利便性向上）の検証

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果】

- 本市の都市構造は、「川崎再生フロンティアプラン」において、川崎、小杉、新百合ヶ丘の各駅周辺地区の広域拠点と、溝口や宮前平・鷺沼駅周辺地区等の地域生活拠点などで構成している。
- 川崎縦貫高速鉄道線の整備により、これら3つの広域拠点を直接結ぶことで、広域都市機能を支える交通ネットワークの強化とともに、地域生活拠点である宮前平駅から広域拠点である新百合ヶ丘駅や小杉駅に直接結ばれるなど、本市の基幹的な広域交通幹線網の一環として、市内交通の円滑化、市民の利便性向上が図られる。

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果の検証】

- 新百合ヶ丘～武蔵小杉間の所要時間・運賃を、現状で最も選択されると想定される経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路で比較すると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、所要時間が13分短く運賃も20円安くなり、利便性の向上が図られる。（図1参照）
- 新百合ヶ丘～川崎間の所要時間・運賃の比較については、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、運賃が10円高くなるものの所要時間が6分短縮され、速達性の向上が図られる。（図1参照）
- 新百合ヶ丘、川崎の駅を含むゾーン間の将来予測を見ると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する経路は、現状で最も利用されるJR南武線利用経路が快速運転した場合でも、運賃・所要時間もサービス水準が低くなるものの、約3割が川崎縦貫高速鉄道線を利用する選択結果となっている。（図2参照）
- 以上より、川崎縦貫高速鉄道整備は、基幹的な広域交通幹線網の一環として、市内交通の円滑化、市民の利便性向上に寄与する。

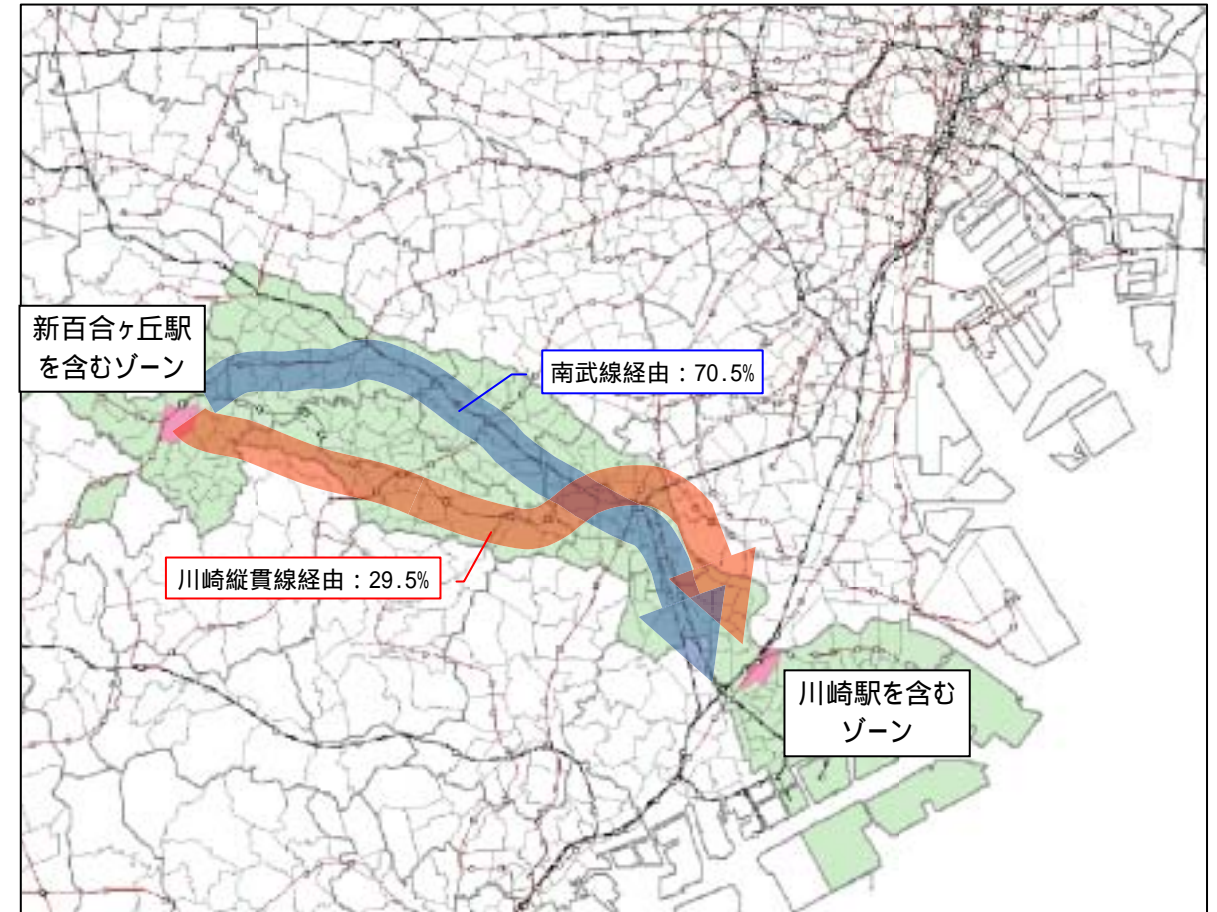


図2 需要予測における新百合ヶ丘付近 川崎付近への経路選択確率（通勤目的）

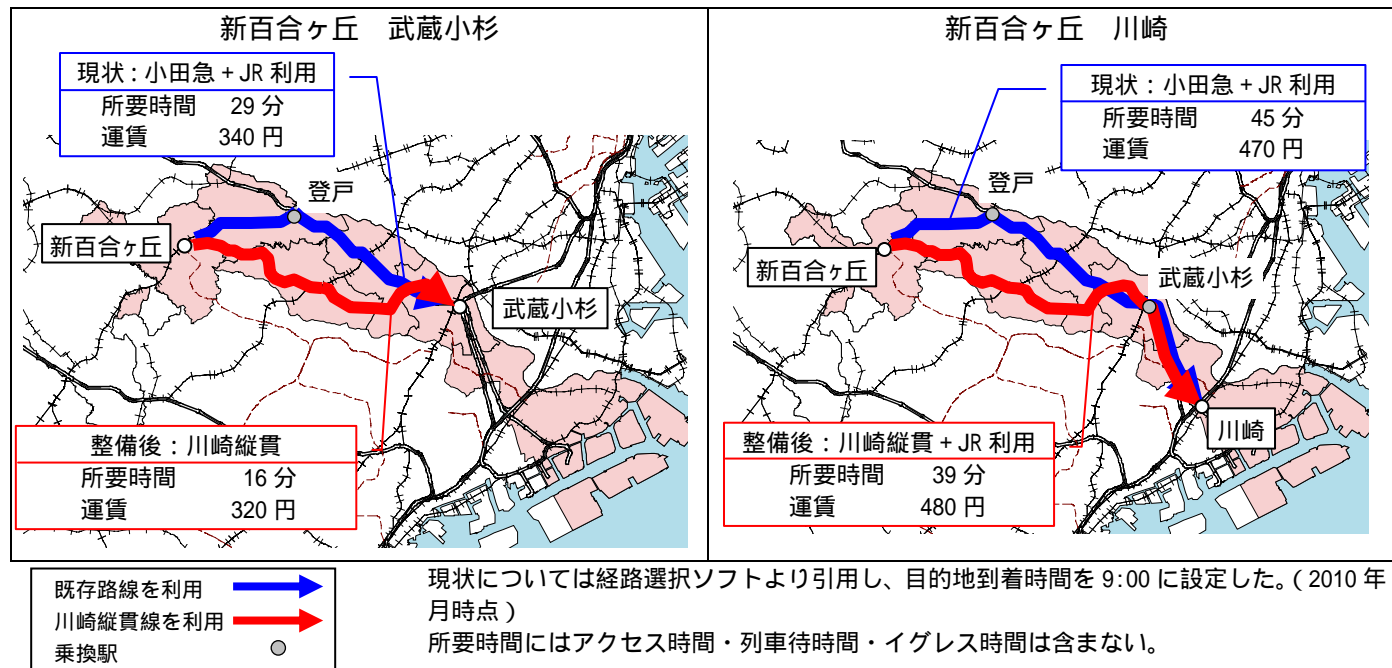


図1 新百合ヶ丘 武蔵小杉・川崎への現状の経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路の所要時間・運賃比較

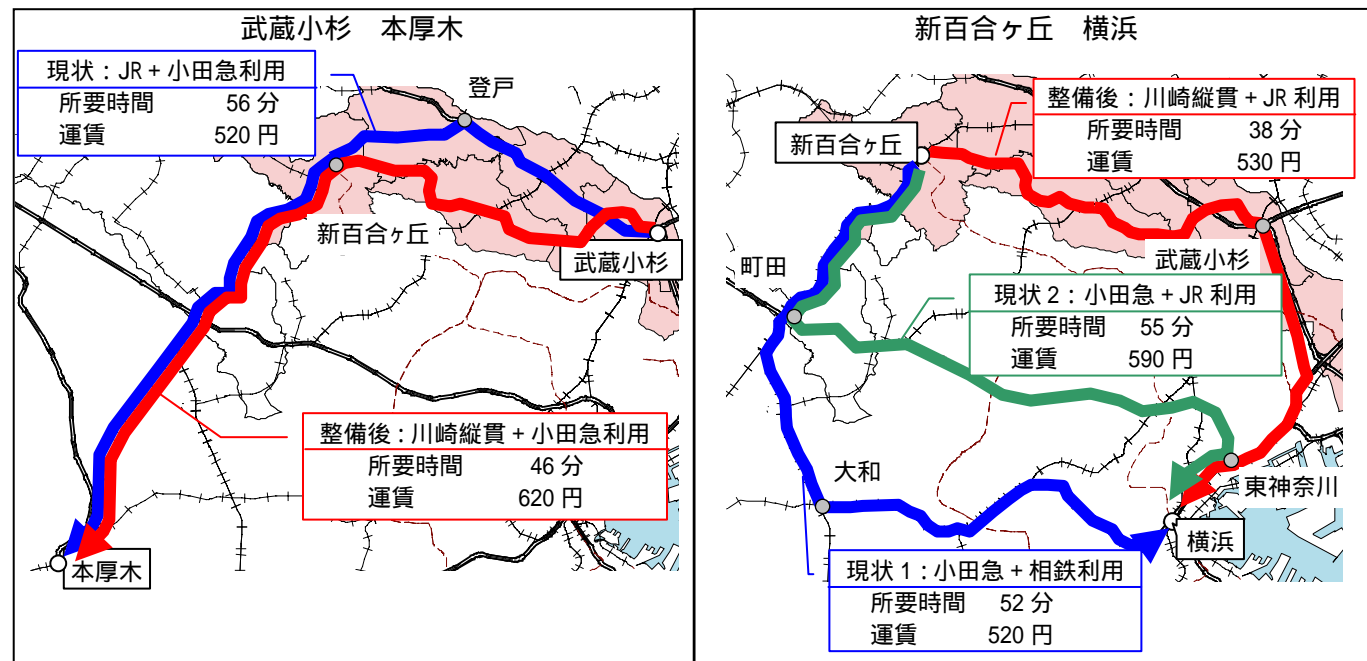
他業務核都市との連携強化の検証

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果】

- 川崎縦貫高速鉄道線の整備は、周辺都市である横浜や厚木等への速達性を向上させる等、周辺都市間の連携強化に資する首都圏における広域的な鉄道網形成に寄与する。

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果の検証】

- 武蔵小杉～本厚木間の所要時間・運賃を、現状で最も選択されると想定される経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路で比較すると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、運賃が100円高くなるものの、所要時間が10分短縮し、速達性の向上が図られている。(図3参照)
- 新百合ヶ丘～横浜間の所要時間・運賃の比較については、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、運賃が10円高くなるものの、所要時間が14分短縮され、速達性の向上が図られている。(図3参照)
- 武蔵小杉、本厚木の駅を含むゾーン間の将来予測を見ると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する経路は、現状で最も利用される経路よりも運賃は高いが所要時間は短縮するため、約5割が川崎縦貫高速鉄道線を利用する選択結果となっている。(図4参照)
- 以上より、川崎縦貫高速鉄道整備は、周辺都市間の連携強化に資する首都圏における広域的な鉄道網形成に寄与する。



→ 既存路線を利用
→ 川崎縦貫線を利用
○ 乗換駅

現状については経路選択ソフトより引用し、目的地到着時間を9:00に設定した。(2010年6月時点)
 所要時間にはアクセス時間・列車待時間・イグレス時間は含まない。

図3 武蔵小杉 本厚木、新百合ヶ丘 横浜への現状の経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路の所要時間・運賃比較

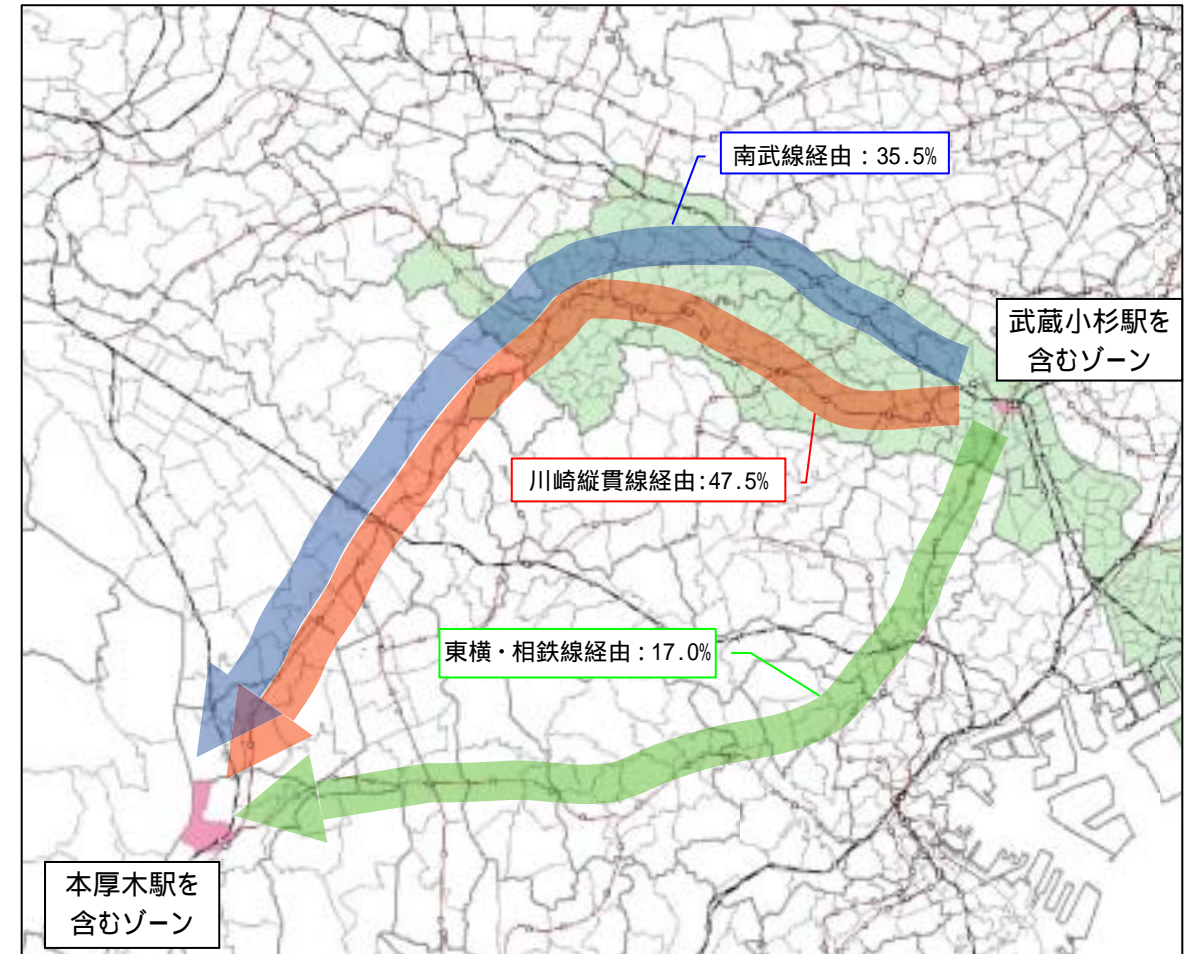


図4 需要予測における武蔵小杉付近 本厚木付近への経路選択確率(通勤目的)

高速交通機関へのアクセスの向上の検証

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果】

- 川崎縦貫高速鉄道線の整備は、町田・相模原、多摩等の周辺都市から新幹線駅（東京）や羽田空港等の高速交通機関への速達性を向上させ、周辺都市の連携強化・機能強化に資する首都圏における広域的な鉄道網形成に寄与する。

【川崎縦貫高速鉄道線整備の効果の検証】

- 町田～東京間の所要時間・運賃を、現状で最も選択されると想定される経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路で比較すると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、運賃が270円高くなるものの、所要時間が4分短縮し、速達性の向上が図られる。（図5参照）
- 多摩センター～羽田空港間の所要時間・運賃の比較については、川崎縦貫高速鉄道線を利用する方が、運賃が160円高くなるものの、所要時間が10分短縮され、速達性の向上が図られる。（図5参照）
- 町田、品川の駅を含むゾーン間の将来予測を見ると、川崎縦貫高速鉄道線を利用する経路は、現状で最も利用されるJR南武線利用よりも運賃は高いが所要時間は短縮するため、約4割が川崎縦貫高速鉄道線を利用する選択結果となっている。（図6参照）
- 以上より、川崎縦貫高速鉄道整備は、周辺都市の連携強化・機能強化に資する首都圏における広域的な鉄道網形成に寄与する。

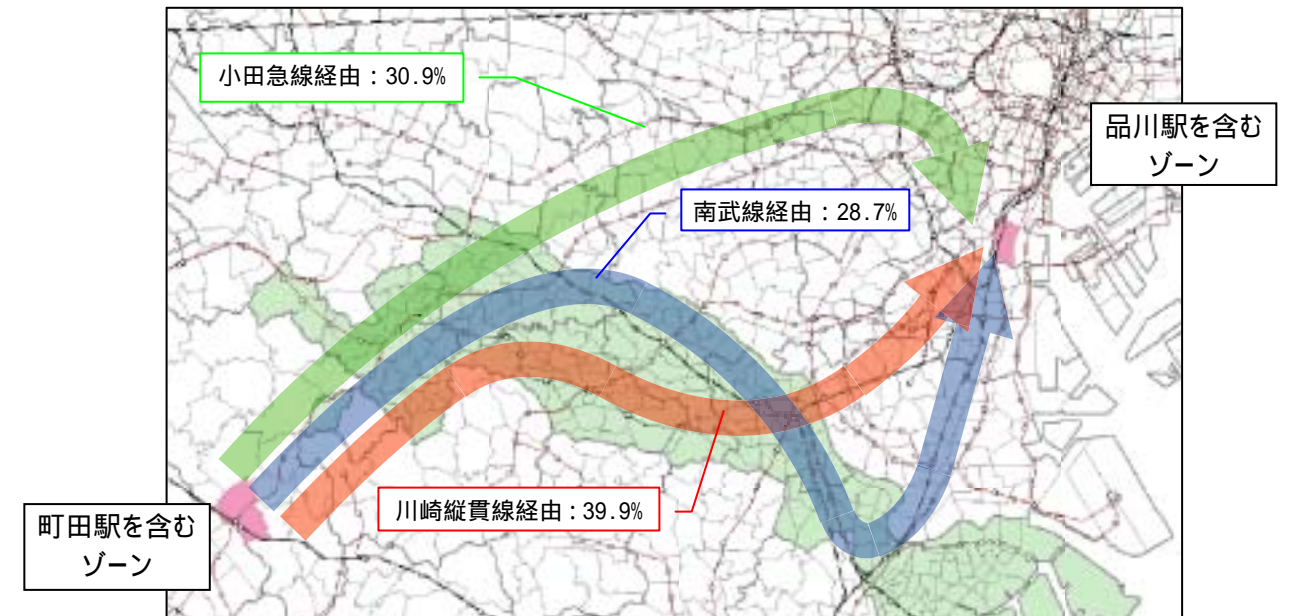
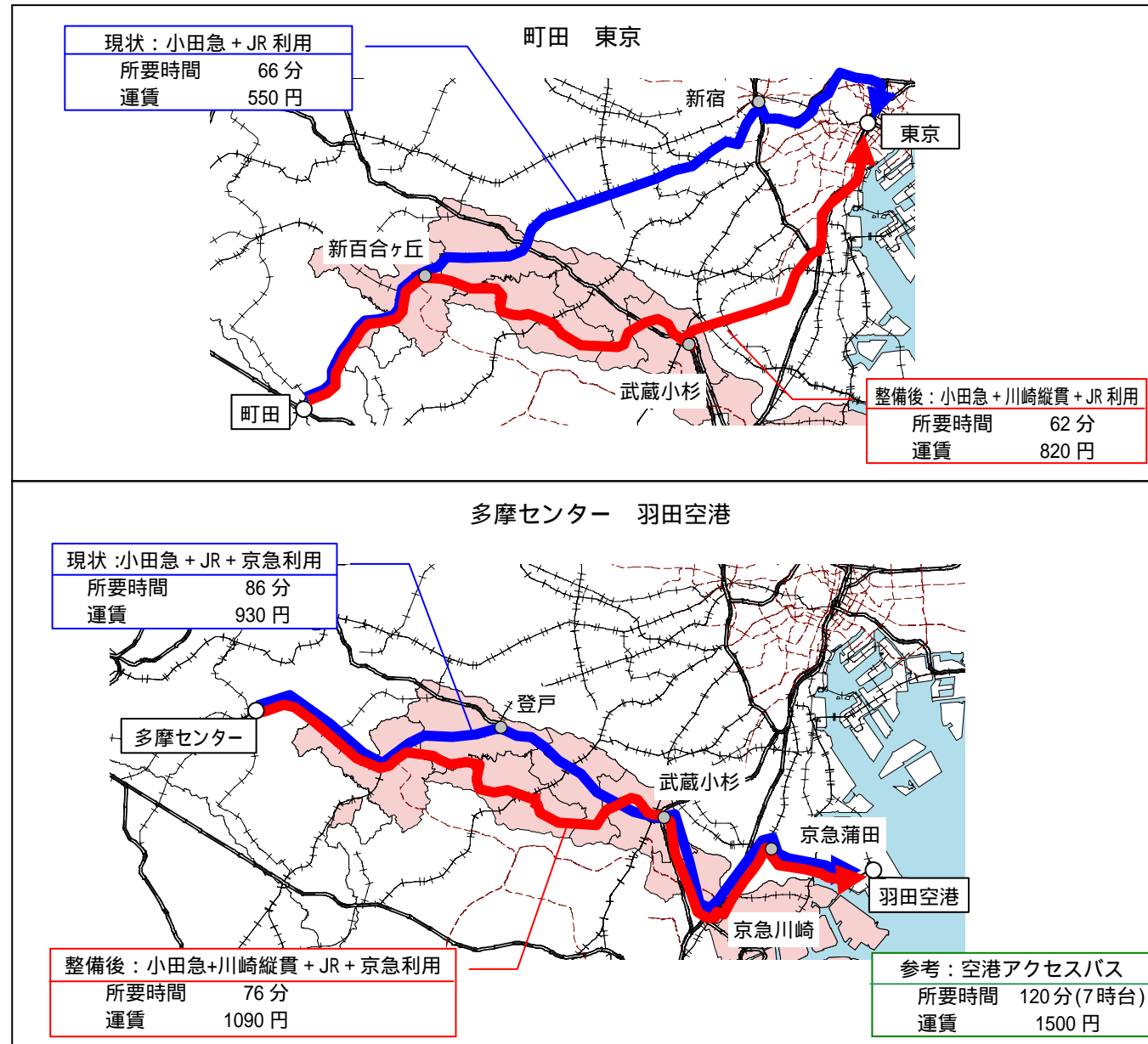


図6 需要予測における町田付近 品川付近への経路選択確率（通勤目的）

既存路線を利用 → 川崎縦貫線を利用 ● 乗換駅

現状については経路選択ソフトより引用し、目的地到着時間を9:00に設定した。（2010年6月時点）
所要時間にはアクセス時間・列車待時間・イグレス時間は含まない。

図5 町田 東京・多摩センター 羽田空港への現状の経路と川崎縦貫高速鉄道線利用経路の所要時間・運賃比較