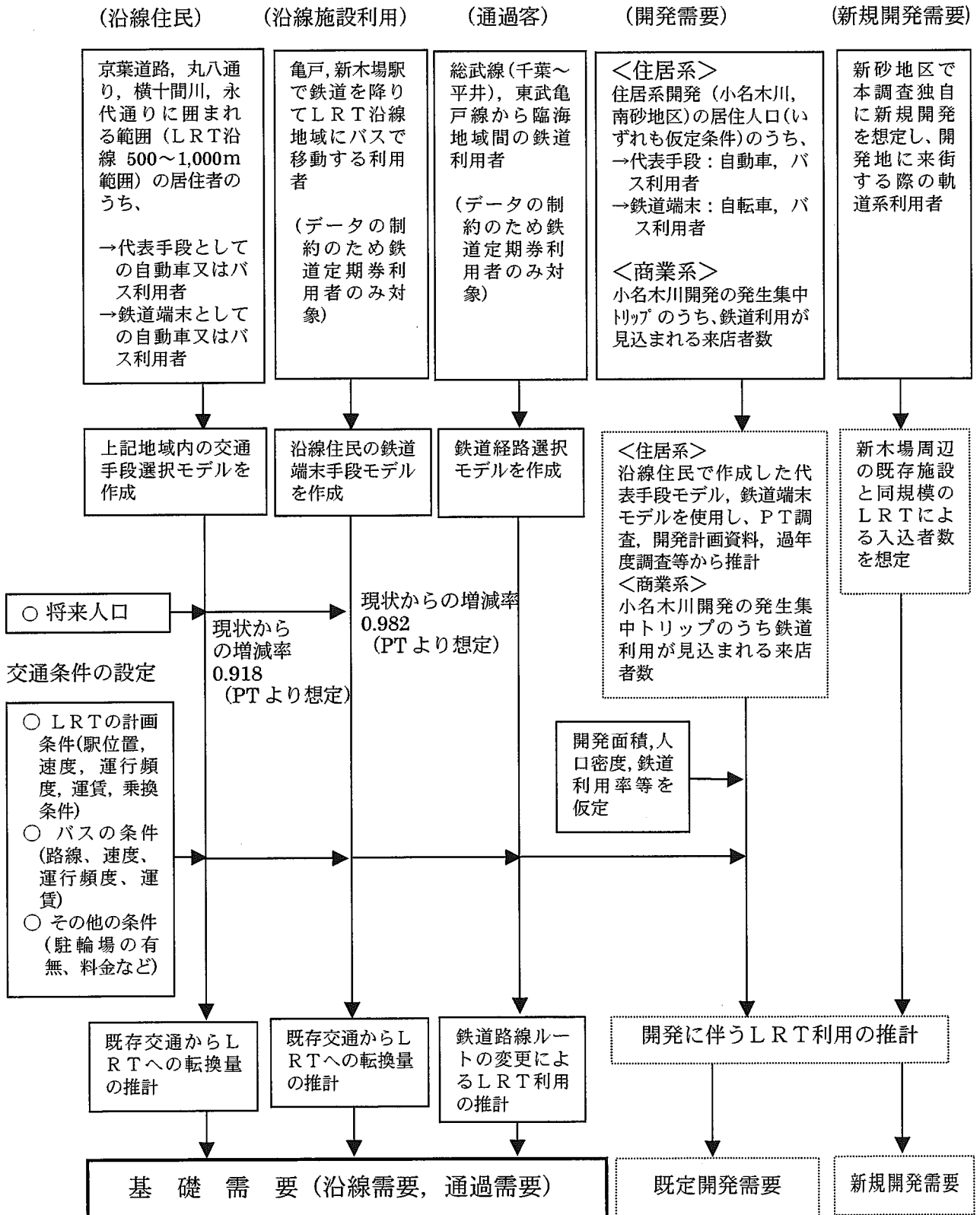


## 4. 需要予測

### 4-1. 需要予測の方法

LRTの利用が想定される需要属性を以下の通り設定し、パーソントリップ調査、大都市交通センサス等の既往調査、及び沿線住民アンケート調査の結果を活用して、予測モデルを構築した。属性毎に需要を予測して積み上げた結果を、LRT需要と想定した。また、LRTのサービス水準の変化による利用者数の変化度合いを感度分析的に行った。

表4-1. 需要予測の方法



#### 4-2. 需要予測の結果

開発条件、並行道路のバス運行形態等の条件を変えて、需要予測を行った。

その結果、最小8千5百人/日～最大2万3千人/日の需要が見込めるとの結果となった。

最大は基礎需要、既定開発需要に新たに新規開発需要を見込み、運行間隔5分で並行路線のバスを再編した場合で2万3千人/日。最小は、基礎需要のみで運行間隔10分、現行バス路線を維持した場合で8千5百人/日である。

基礎需要と既定開発需要の条件でみると、運行間隔5分で123百人/日～175百人/日、運行間隔10分で97百人/日～149百人/日の需要が見込めるとの結果となった。

表4-2. 需要予測の条件設定と結果

共通 表定 速度	条件		変数 対象	条件 需要		バスネット ワーク条件	軌道形態 運行間隔	L R T 利用者数 (百人/日)	需要 水準
	新木場 乗継	運賃		基礎	既定 開発				
25 km/h	6分	200円 均一	○	○	○	並行路線再編	複線 5分	230	高位
			○	○	○	並行路線再編	単線 10分	204	
			○	○	○	現行バス維持	複線 5分	178	中位
			○	○		並行路線再編	複線 5分	175	
			○			並行路線再編	複線 5分	160	
			○	○	○	現行バス維持	単線 10分	152	
			○	○		並行路線再編	単線 10分	149	
			○			並行路線再編	単線 10分	135	
			○	○		現行バス維持	複線 5分	123	低位
			○			現行バス維持	複線 5分	110	
			○	○		現行バス維持	単線 10分	97	
			○			現行バス維持	単線 10分	85	

#### 【参考：需要条件の考え方】

共通条件：表定速度25km/h（基本的な考え方に示す最低目標水準）

新木場乗り継ぎ6分（国道357号を横断せず、国道357号北側に電停設置）

運賃：200円均一（現行の路線バスと同水準）

バス運行形態：現行バス維持：L R T開業後も現在のバス路線網、運行頻度、運行速度のまま維持

並行路線再編：L R T開業に合わせて、明治通り上の路線バスの運行を見直す（東西方向のフィーダー路線を維持）

開発条件：既定開発需要：小名木川、新砂2・3丁目再開発に伴う住居系、商業系需要

新規開発需要：本調査で独自に想定した臨海部における再開発に伴う商業系、レジヤ系需要