

## 参考2. 需要予測（平成13年度調査との比較）

予測手法の主な相違点は以下のとおりである。

表2-1. 需要予測手法の比較

項目	今回調査	平成13年度調査	
考え方	沿線エリアを特定した上で、LRTに転換しうる既存手段の利用者を抽出して予測	将来人口推計の上で、都市圏全体の鉄道ODとして予測	
予測年次	平成32年 (平成10年度東京都市圏 総合都市交通体系調査での予測年次)	平成27年 (運政審18号目標年次)	
予測手法	沿線住民アンケート, 既存資料等を用い、地域特性を考慮したモデル式による予測	運政審18号答申で用いた需要予測手法	
予測手法		<p>(1) 交通需要予測の全体構成</p> <p>交通需要予測の全体構成を下図に示す。 4段階推定法を用いて終日鉄道の路線別交通量の予測を行い、江東LRTの輸送需要をもとめた。</p>	
新規開発	既定開発（事業目処のある開発） ・小名木川開発 ・新砂2・3丁目開発  新規開発（本調査独自の想定） ・新砂南部開発	小名木川開発のみ計上	
LRT条件	表定速度	25 or 30km/h	基本：25km/h
	運行頻度	5 or 10分間隔	基本：10分間隔 比較ケース：5分間隔
	運賃	200円均一 or キロ制	200円均一
	新木場乗換え時間	移動 2分 (国道357号を横断後に電停設置) or 6分 (国道357号の手前に電停設置)	基本：8分（駅広乗入れ案） 比較ケース：11分（国道357号直進案）
予測値	0.9~2.3万人/日	3.0~3.7万人/日	