

平成16年3月 葛飾区

(3) 旅客化による踏切遮断回数増の影響

① 将来の踏切遮断回数

- 新金線の旅客化による踏切遮断の影響を、現況（H11）と旅客化時の列車数の増加の割合（1日当り及び1時間最大）により想定したものを下表に示す。
- 現況（H11）の列車回数は終日41本、1時間最大5本/時であるが、旅客化ケースの最大（H15現況＋旅客化ケース2）は終日96本、1時間最大8本/時となり、踏切遮断は1日当り1.2時間、1時間最大は5分/時となるものと想定される。
- 補助幹線道路である立石大通踏切でみると、現在の本数が一般的な鉄道と比べて少ない。このため、旅客化したケースでも1時間当りの最大本数も8本/時と多くはなく、今回検討の旅客化ケースでは自動車交通量が大きく変わらなければ、踏切遮断交通量も約14,000台・時/日となり、ボトルネック踏切の30%未満の値であり、踏切により処理しても問題ないと想定される。
- 新宿街道踏切（水戸街道）の列車数はケース2でも最大8本/時であり、現在の踏切信号サイクル数の半分以下であるため、現在と同じ扱いで十分対応可能と想定される。ただし、自動車交通量そのものが多いことから、踏切遮断交通量は現在（H11）交通量によると50,000台・時/日を上回る事となる。

表 旅客化による幹線道路の踏切遮断増加の想定

		鉄道列車本数		踏切遮断時間		自動車 交通量	踏切遮断 交通量	備 考
		1日 *	1時間 最大 *	1日 *	1時間 最大 *			
立石大通踏切 (補264) W=9m/11m(概成)	現況 (H11)	(本/日) 41	(本/時) 5	(時/日) 0.5	(分/時) 3	(台/日) 11,995	(台・時/日) 5,978	注1)
	旅客化 ケース1	68	6	0.9	4	(11,995)	(10,796)	注2) 注3)
	旅客化 ケース2	96	8	1.2	5	(11,995)	(14,394)	注2) 注3)
新宿街道踏切 (放13・水戸街道) W=25m/30m(概成)	現況 (H11)	41	5	0.5	3	43,732	21,866	注1)
	旅客化 ケース1	68	6	0.9	4	(43,732)	(39,368)	注2) 注3)
	旅客化 ケース2	96	8	1.2	5	(43,732)	(52,479)	注2) 注3)
(参考) 京成高砂9号踏切 (補282・柴又街道) W=11.6m/15m	現況 (H11)	476	31	6.6	26	10,549	69,623	—

注1) 平成15年10月現在の列車本数は24本/日・4本/時である。

注2) 旅客化ケースの踏切遮断時間は列車本数に単純比例させたものである。

注3) 旅客化ケースの踏切交通遮断量はH11の自動車交通量による値である。