

(4) 新金線旅客化の可能性

① 路線計画

高架化を前提として単線・複線、駅数、システム等について検討を行った。

これによると、ハード的な検討と併せて、運行計画ならびに概算事業費等を踏まえ、計画路線としては、ライトレール、単線・6駅、総事業費約636億円とする。

② 需要量

昭和63年PT調査における将来鉄道利用ODとバス・自動車からの転換量に基づき、計画路線の将来需要量の推計を行った。

これによると、輸送人員としては、17~30千人程度と想定され、上記システムにおける約30千人を検討の基本としている。

③ 事業採算性

事業採算性については、上記システムに基づく基本ケースと収支改善方策の導入による事業成立のための条件の整理を行った。

これによると、収支改善方策の導入による事業費（借入金）の大幅な圧縮ならびに沿線地域開発整備等による需要量（収入）の増加が、事業成立のための条件と考えられる。

また、総事業費に対する区の負担額としては、連立事業等による国・都からの補助金の有無、受益者負担金等の民間を含めた資金調達等により、以下のように想定される。

□ 約602億円 … 条件 資本金：100%出資（127億円）

（区負担額最大）

高架化費用：連立事業都市側負担分全額（107億円）

請願駅：整備費・用地費全額（153億円）

新金線用地費：全額（215億円）

□ 約234億円 … 条件 資本金：51%出資（65億円）

（区負担額最小）

高架化費用：連立事業都市側負担額の区負担分（16億円）

請願駅：整備費・用地費全額（153億円）

新金線用地費：全額無償資金（0億円）

(5) 沿線地域整備の方向性

計画線沿線における計画線整備と併せた地域整備の方向としては、交通利便性の向上に伴う市街化の計画的な誘導と、住宅・業務施設等面的開発あるいは公共公益施設の導入による計画線の事業成立の必要条件となる需要量増加を図ることがあげられる。