

### (3) 車両の形態

- 車両の形式については、既存の貨物列車等の運行との整合を図り効率的な旅客列車の運行を行う上から、在来型の鉄道車両とすることが望ましいものと想定される。在来型車両は車両コスト当りの輸送力が大きく、既存の貨物列車運行との整合上の課題も特に生じない。
- また、新金線の旅客運営主体の簡素化を図るため車両の需要部検査をJRに委託する上からも、在来型の鉄道車両とすることが望ましいものと想定されるが、重要部検査の委託についてはJR東日本との調整・協議が必要である。

### (4) 中間駅等の整備

- 今回検討の中間駅位置は、過年度調査における鉄道ケースの駅位置をうけて検討を行った。中間の駅ホーム等設置は、既存の複線対応の用地を活用しての整備が可能であるが、事業化に向けてはJR東日本及び地元との調整が必要である。
- 中間部の駅に関して既設の新小岩駅や金町駅と同様に、自転車によるアクセスが想定されることから、JR用地等を活用した駐輪場の同時整備についても検討を進める必要がある。

### (5) 踏切の扱い

- 新金線区間には12箇所の自動車の通行する踏切（その他3箇所の自動車通行止め踏切）があり、今回検討の旅客化によるピーク時の踏切遮断増では、最も交通量の多い新宿街道踏切（国道6号、水戸街道）において、踏み切り部のピーク時通過交通量（H11）は旅客化後の踏切り遮断（5分/時）を考慮した交通容量以下であり、交通処理上の問題は一応はクリアできると想定される。
- ただし、新宿踏切においては道路側の高架化や鉄道側の高架化による踏切除却の検討がされた経緯もあり、さらに現況による道路拡幅工事も予定されていることから、これらの踏切に関わる調整が新金線旅客化に向けての大きなポイントであり、事業化推進の要になるものと想定され、道路管理者及び交通管理者との調整・協議を深度化していく必要がある。

### (6) 列車の運行頻度と施設

- 今回の検討においては、新金線旅客化のための新たな設備投資は最小限とすることを想定したが、都市内の鉄道として一定のサービスレベルの確保を考慮して、中間の行き違い駅を1駅設けた場合の検討を行った。既存の貨物列車や事業用列車へ影響させないことを前提とすると、既存列車の運行状況によっては運行間隔が40分以上となる時間帯も生じる。
- このため、終日にわたって既存または今後の貨物・事業用列車の運行へ影響させずに20分程度の運行間隔を確保するためには、中間部の複線化等の対応が必要となる。この場合は、複線化部の駅の整備については新たな用地の取得等が必要となることも想定されることから、検討の深度化が必要である。