

新金線の旅客化構想

これまでの検討経過

- 1) 平成 6 年度調査（全線において、複線・高架化で検討を実施。）
 - ・ 事業費：930 億円（工事費 430 億円、用地補償費 500 億円）
 - ・ 需要予測：前提条件
 - OD交通量：63パーソントリップ調査
 - 運行間隔：ピーク時8本（7.5分間隔）
 - 表定速度：30km/h※1
20km/h※2
 - 運賃：公営地下鉄並
 - 予測結果⇒ 30200人/日（※1）
17100人/日（※2）
 - ・ 事業採算性：相当の収支改善策（駅整備費の負担・新金線用地費減免・沿道開発による需要増加など）を実施しない限り、黒字転換しない。
- 2) 平成 15 年度調査
 - ・ 調査の前提条件
 - ① 施設整備コストの縮減（平面・単線を基本）
 - ② 既存列車運行との整合（貨物の運行に影響を与えない）
 - ③ 運行コストの最小化（在来型鉄道車両を前提（LRTは課題の整理））
 - ・ 踏切への影響や貨物への影響を配慮した場合の運行本数
中間行き違い駅を1駅設けた場合
1方向：36本/日（時間2～3本）
 - ・ 事業費：58億円
 - ・ 検討課題
 - ① 技術的な課題
 - ア. 新小岩駅及び金町駅の整備
 - イ. 中間駅の整備（平成 6 年度調査をベース）
 - ウ. 踏切の扱い
 - エ. 運行頻度と施設の関係（運行間隔が 40 分以上になる時間帯もあり、一部複線化の必要性）
 - ② 事業的な課題
 - ア. 旅客化の需要推計（運賃水準や他のサービスとの整合を踏まえた）
 - イ. 整備手法・事業形態の検討
 - ウ. 事業採算性・費用便益（B/C）
（線路使用料、建設費の精度アップ）