

旅客化による踏切遮断回数増の影響

表 旅客化による幹線道路の踏切遮断増加の想定

		鉄道列車回数		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*				
		(本/日)	(本/時)	(時/日)	(分/時)	(台/日)	(台・時/日)		
立石大通踏切 (補294) W=20m/11m(側式)	現況 (H11)	41	5	0.5	3	11,995	5,973	注1)	
	旅客化 ケース1	68	6	0.9	4	(11,995)	(10,786)	注2)	
	旅客化 ケース2	96	8	1.2	5	(11,995)	(14,394)	注2)	
新橋街道踏切 (敷13・水戸街道) W=25m/30m(側式)	現況 (H11)	41	5	0.5	3	43,732	21,906	注1)	
	旅客化 ケース1	68	6	0.6	4	(43,732)	(39,365)	注2)	
	旅客化 ケース2	96	5	1.2	5	(43,732)	(52,479)	注2)	
								注3)	
(参考) 成田線9号踏切 (補282・船又街道) W=12.0m/15m		現況 (H11)	476	31	0.6	36	10,349	59,625	--

注1) 平成15年10月現在の前年度(1999年度)の調査結果に基づく。

注1) 平成15年10月現在の列車本数は29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遮断交通量は注1)の自動車交通量による値である。

15年度調査における課題

- 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)
- 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)