

2) 今後の検討・調整課題

(1) 新金線旅客化のための施策の実施

① 事業成立のための条件への対応

基本条件の範囲内では、事業成立は困難と考えられ、事業費圧縮のための収支改善方策の導入と需要量の増加が3セクとしての事業成立のための必要条件となる。

これら収支改善方策等導入に当たっての都市側の課題としては、以下が想定される。

ア. 沿線開発による需要量の増加について

沿線開発による需要量の増加に関しては、計画路線の開業時期までに、いかに計画的に沿線地域に対して開発を誘導し、需要増加となる人口を確保するか、また沿線開発に伴う費用を捻出することができるかが課題と考えられる。

イ. 資金調達について

本検討において示した事業成立のための要件としては、鉄道（3セク）側の収支改善策の導入が必要と考えられ、都市側が最大約600億円（総事業費636億円の約95%相当）を負担することが必要になるものと考えられる。

さらに、国・都による各費用に対する補助の導入、路線整備に伴う受益者負担を含めた民間資金の活用が図られない場合、都市側負担額が、区の負担する額となる。

これら負担額に対して、3セク、区以外からの資金確保を図ることが事業成立のために必要であると考えられる。

② 施設整備に係る関係機関との調整

ア. 両端駅での用地確保

本検討における計画路線は、高架化を前提としているが、両端の新小岩駅、金町駅については、地平形式としてJR総武線、常磐線等との乗換えを想定している。

新小岩駅及び金町駅周辺においては、再開発計画が進められており、駅施設の整備については、再開発計画との調整が必要となる。

また、駅の位置により、清算事業団用地等についての用地買収が必要となる場合も考えられる。

イ. JR東日本及びJR貨物との調整

本検討における事業成立の条件としては、新金線用地費に関して大幅な無償資金等の確保をあげている。

なお、計画路線となる新金線は、現在貨物線として利用（往復40本／日）されており、旅客列車と貨物列車の並用運行が必要となる。

従って、駅位置の調整、用地の使用、貨物線運行ダイヤとの調整等のJR東日本・貨物との調整が必要である。