

(2) 金町駅

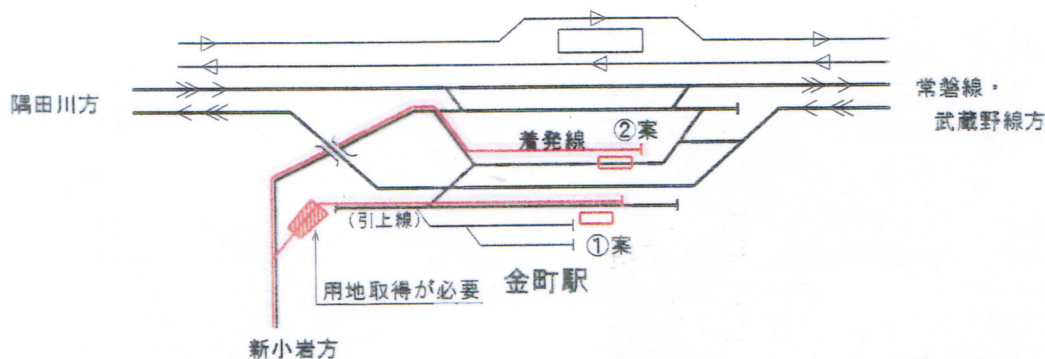
金町駅の新金線旅客化の線路とホームの整備位置は、8番線端部の新小岩方引上線を延伸して貨物本線と結び、8番線を旅客線として活用するケースと、上下快速線間にある貨物着発線の一部を旅客線として活用する2つの案が考えられる。

① 新小岩方引上線と8番線を使用する案

- 新小岩方引上線を延伸して貨物本線に接続させるとともに、8番線の常磐線ホームと並行部に新金旅客線ホームを設ける形態とする。
- 新金線が金町駅へ入る直前のR300mの曲線区間にて、R260mの旅客線を分岐させて引上線と結ぶこととなる。現在のJRの規定では、本線の最小曲線半径はR300m以上であり、旅客化に伴う新設部の線路保有主体がJRの場合は規定にふれるため、事業主体や事業手法との調整が必要となる。
- 貨物本線から分岐させ、引上線までを結ぶ（約230m）の新設線建設区間のうち、約110m区間は既存住宅地約400㎡を取得しての線路敷設が必要である。
- 旅客化ホームは現在の南口駅出入通路の西側直近となるため、南口を経由しての利便性も図られる。
- 貨物着発線との競合は生じない。
- 8番線は貨物の入換引上用の線路であるが、貨物駅の廃止に伴い現在は本来の使用はされておらず、保守基地線としての使用状況との整合を図る必要がある。

② 着発線部を活用する案

- 現在の快速上り線を南側の8番線（保守基地留置線）に移設し、移設跡の快速上り線（7番線）と6番線（貨物着発線）を、新金旅客線及びホームとして整備する。
- 貨物線本線の新小岩方からは、現在の貨物列車と同じルートを使って新金旅客ホームに至ることとなる。
- 新金旅客線ホームは、常磐線上下快速線内の着発線と並行した位置であり、専用地下通路の整備が必要となる。



新金旅客線金町駅のホーム整備位置案