

5. まとめと今後の検討課題

5-1 今回検討のまとめ

- 今回の検討は、新金線の旅客化において既存の鉄道施設を可能な限り活用し、旅客化のための新たな鉄道施設及び設備整備は最小限とするとともに、常磐線及び総武線にて現在運行されている列車へは影響させず、新金線の現況貨物列車等の運行に対して影響を与えないことを前提として、旅客化に必要な技術的可能性を検討するための基礎的な資料を作成することを目的として検討を行ったものである。
- 新金貨物線は、現在 J R 貨物の営業列車と J R 東日本の回送事業用等の列車をあわせて24本／日が運転されており、これらの列車に影響させない新小岩～金町間の旅客列車として、中間行き違い駅1駅を設けたケースで約70本程度の運行が可能と考えられる。
- 旅客列車の運行頻度は、既存列車の少ない時間帯では1時間当たり3本（20分毎）の旅客列車の運行が可能であるが、既存列車の運転状況によっては40分以上間隔が開く時間帯が生じる。
- 旅客化のための主要な工事は、新小岩駅と金町駅の旅客化の線路と旅客ホーム及び駅舎の新設に係わる工事、中間の駅新設工事、及び車両検修施設の設置等である。
- 今後の事業化等に向けての主な課題や、関係者との調整事項に関しては以降に整理して示すとおりである。

5-2 技術的な課題

(1) 新小岩駅の整備

- 新小岩駅の旅客ホームは、新小岩駅は現在の北口付近に設けることとなる。既存の高架上の線路部を改良してホームや駅舎等を整備する必要がある、北口付近の旅客の扱いや総武線との乗換施設の整備等について J R 東日本との調整・協議が必要である。
- 新小岩駅の貨物着発線は既存7線のうち2線を北口連絡通路関連施設の整備により廃止し、5線の着発線が残ることとなり、旅客化に関しては5線の着発線のうち1線を旅客線として共用する必要がある。5線のうち1線は機回り線（機関車付替えのための回送線）と想定されることから、旅客との共用に関して J R 貨物との調整・協議が必要である。

(2) 金町駅の整備

- 金町駅の旅客ホームは、現在の南口付近に設けることとなる。既存の盛土高架上の線路部を改良してホームや駅舎等を整備する必要がある、南口付近の旅客の扱いや常磐線との乗換施設の整備等について J R 東日本との調整・協議が必要である。
- 金町駅の旅客ホームに至る駅構内の線路に関しては、現在の線路保守基地線の一部を使用することとなる。保守車両の運行は基本的には深夜の時間帯であり旅客列車の運行と直接は競合しないが、保守基地の一部を使用することについて J R 東日本との調整・協議が必要である。あわせて、新小岩方の線路接続における用地取得と線路新設にあたり、地元との調整が必要である。