

・金町駅の新金線旅客化線は、現在の引き上げ線を金町方に延伸整備して貨物本線と結び、ホーム及び駅舎の位置は、駅乗降及びJR線乗換の利便性を考慮し、南口駅出入口通路の西側直近位置に設置し、既設の駅南口駅前広場に連絡する階段やエレベータ等を整備する。

・中間駅は4駅を設け、うち1駅は列車の行き違い施設を新設する。新金線利用は両端駅での乗降・乗換客の割合が9割以上との推計を踏まえ、中間駅は自動券売機のみを設ける無人駅とする。

・旅客列車の運行は、中間1駅の列車行き違い施設の新設と、既存の列車へ影響を与えないことを前提にすると、72本/日程度の旅客列車の運行が可能と想定される。既存列車のない時間帯では20分間隔程度の運行が可能であるが、既存列車との競合により40分間隔程度となる時間帯も生じる。

4. 今後の検討課題

・新小岩駅は、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JR東日本との調整・協議が必要である。また一部の貨物線と旅客線との共用に関して、JR貨物との調整・協議が必要である。

・金町駅は、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、及び保守基地線の一部を共用することについてJR東日本との調整・協議が必要である。また、新小岩方の引上げ線の延伸と貨物線本線への線路接続における用地取得と線路の新設にあたり、地元との調整が必要である。

・旅客化における踏切への影響に関しては、最も交通量の多い新宿街道踏切において、現在の踏切り部のピーク時交通量は、旅客化による踏切り遮断（5分/時）を考慮した交通容量以下であり、交通処理上の問題は、数値上はクリアできると想定される。ただし、本踏切は道路側の高架化や鉄道側の高架化による踏切除却の検討がされた経緯もあることから、これらの調整が新金線旅客化の事業化に向けての大きな課題の一つであり、道路管理者及び交通管理者との調整・協議が必要である。

・新金線旅客化の事業化の検討に関しては、現在の条件による需要推計検討とともに、既存事業手法の適用可能性や当該路線の条件を踏まえた新たな事業形態の可能性等についての検討が必要である。

43R 10分
同席

新小岩
駅舎
整備
制度も
検討
中