



新金線旅客化の検討状況について

葛飾区 交通政策課 新金線旅客化担当係
(2025年5月作成)

 葛飾区



新金線とは



新金線は、新小岩と金町を結ぶ
貨物路線

線数	単線
踏切	15箇所（車道踏切12箇所、 人道踏切3箇所）
運行本数	上下合計9本/日+臨時列車



複線用地

至 金町方面

これまでの検討状況

▶平成6年度

全線高架・複線化を前提に検討

▶平成15年度

原則として平面・単線を基本とし検討

▶平成18年度

- ・国交省やＪＲなどの関係機関を集めた意見交換会を実施
- ・踏切や貨物線との併存など、多くの課題が山積していることから、新金線旅客化を長期構想路線に位置付け

▶平成29年度～

葛飾区公共交通網整備方針の策定と合わせ、再度、旅客化の検討を開始

▶令和4年度～

新金線旅客化検討委員会・幹事会を立ち上げ

新金線旅客化検討委員会・幹事会

検討委員会委員

学識経験者

J R 東日本

J R 貨物

京成電鉄

葛飾区

検討委員会オブザーバー

国土交通省

東京都

警視庁

江戸川区

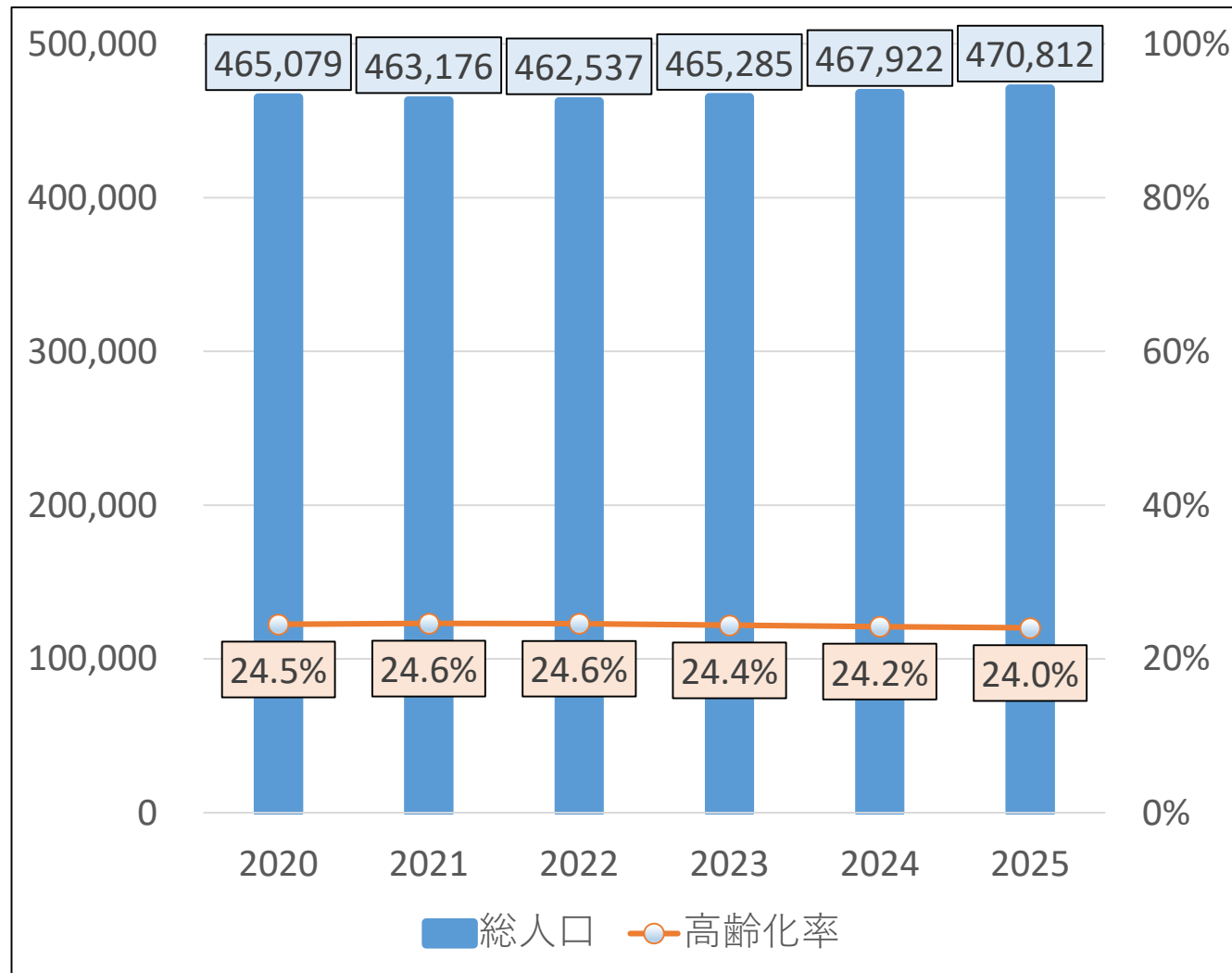
検討内容

- ・ 事業スキーム及び事業主体の検討
- ・ 需要予測、B / C、事業採算性の検討
- ・ 施設計画
 - ・ 車両及び車両基地
- ・ 踏切への影響
 - ・ 他の交通機関への影響

1. 葛飾区の現状
2. 意義・目的
3. 求められる機能
4. 整備手法・走行車両
5. ルート上の主な課題
6. 検討ケースの設定
7. 事業性の検討

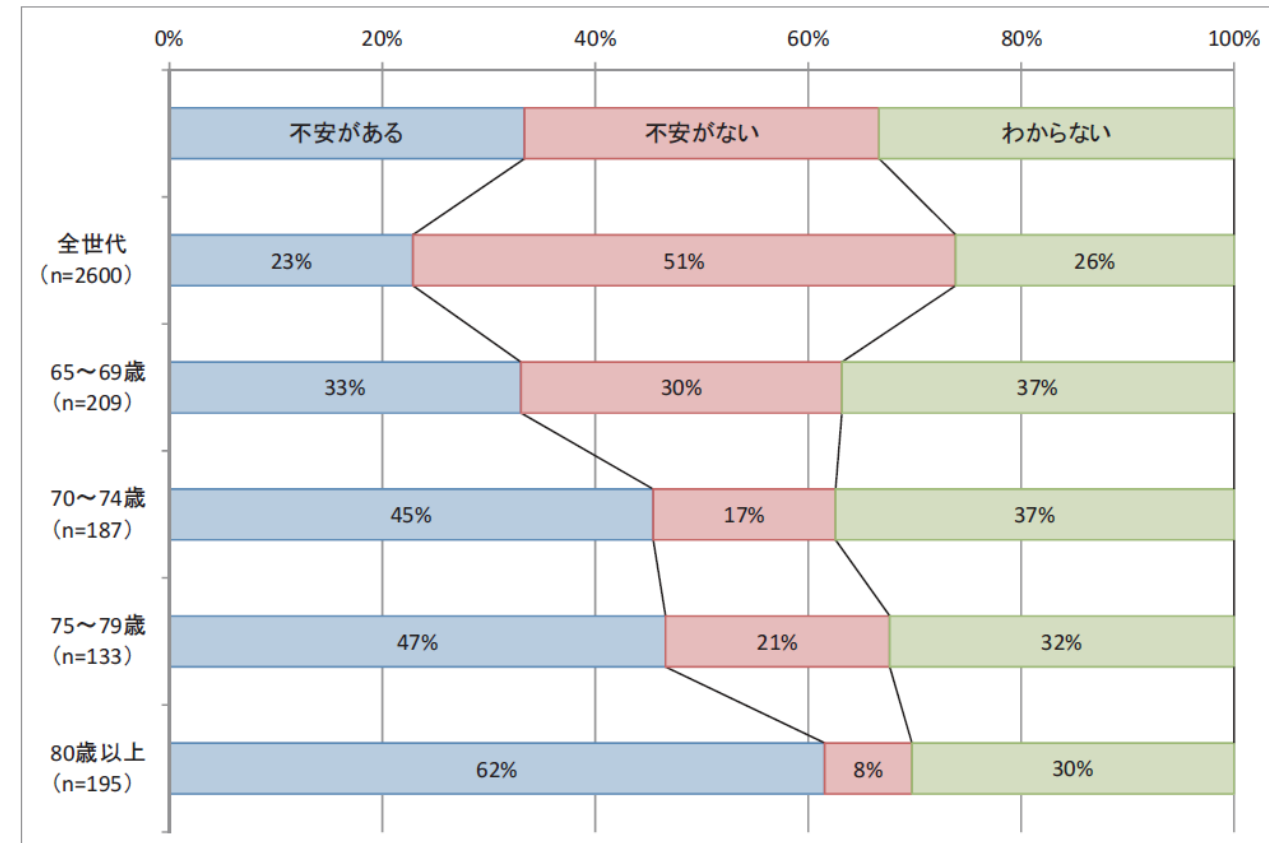
葛飾区の現状：①葛飾区の人口動態、高齢化率

人口動態と高齢化率



出典：住民基本台帳

10年後の移動に不安を感じている回答者の割合



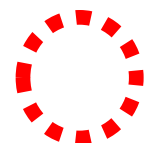
出典：葛飾区公共交通網整備方針（令和元年）

- ▶本区の人口は、コロナの影響により一時は減少傾向だったが、2025年4月には47万人を超えた
- ▶高齢化率は2025年時点で約24.0%
- ▶高齢になるほど将来の移動に不安を感じている

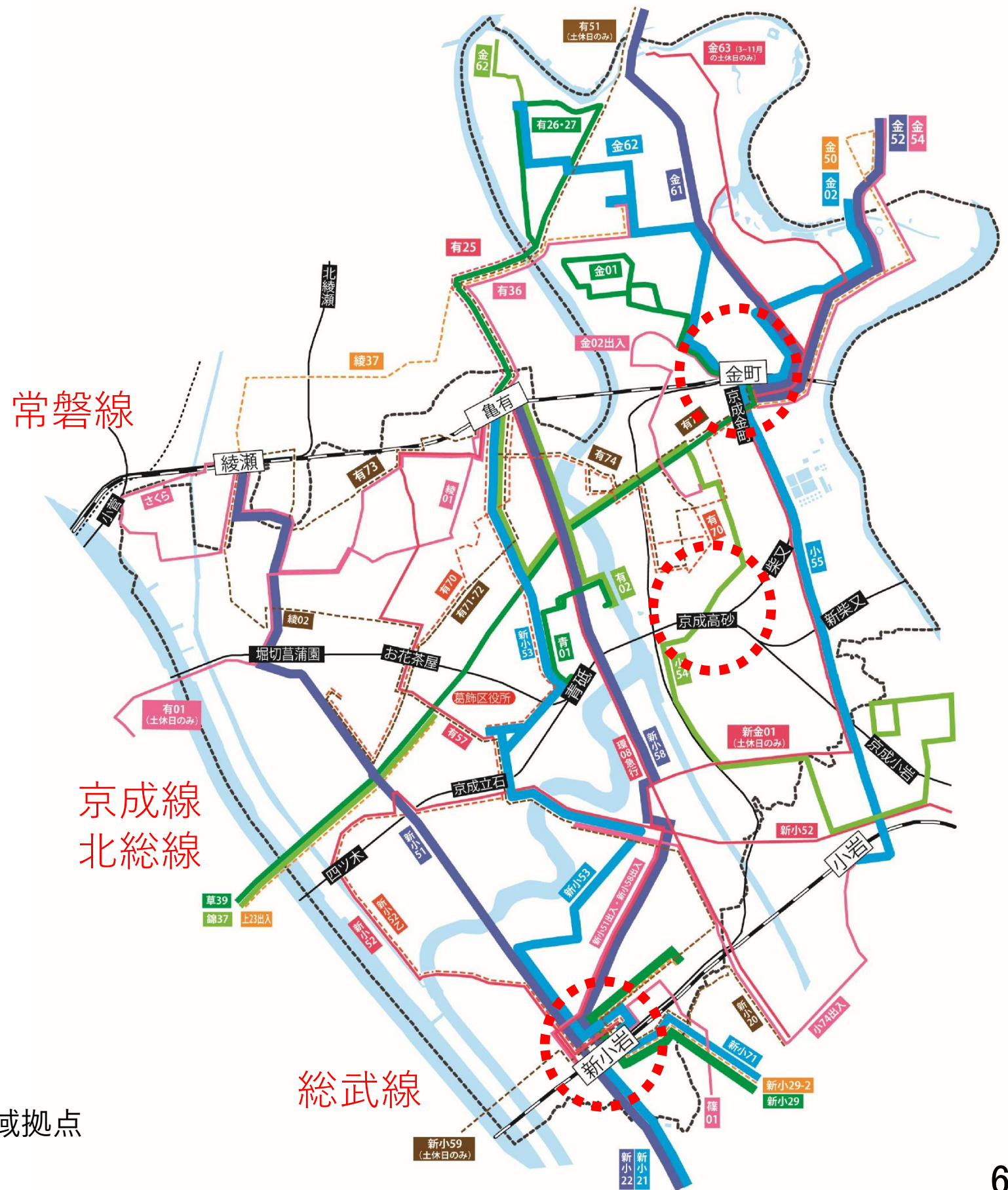
葛飾区の現状：②区内の主な公共交通と沿線の広域拠点

鉄道路線により、東西の基幹交通ネットワークは充実している。バス路線は、駅間を結ぶ基幹路線とそれを補う支線で構成され、わかりやすく利用しやすい公共交通の構築を進めている。さらなる公共交通の充実のため、南北の基幹的な交通ネットワークの構築が求められている。

また、沿線には金町・高砂・新小岩という広域拠点が存在し、それぞれ駅前のまちづくりが進められている。



新金線沿線の広域拠点



南北方向の交通網の充実、
高齢者等の移動不安の解消
➤地域公共交通としての効果

新小岩-高砂-金町の広域拠点を繋ぎ
沿線地域の生活利便性向上
➤沿線地域のまちづくりへの効果

誰もが利用しやすく利便性の高い
新たな交通ネットワークの構築
➤社会参加の創出、まちのイメージ向上など
地域社会への多面的な効果

新金線旅客化が目指すもの

誰もが自由に移動、交流、参加できる社会に向け、
「まちの価値を高め、将来にわたって安全・安心・快適で暮ら
しやすく、魅力あふれる地域社会の構築に貢献する交通機関」
を目指す。

求められる機能

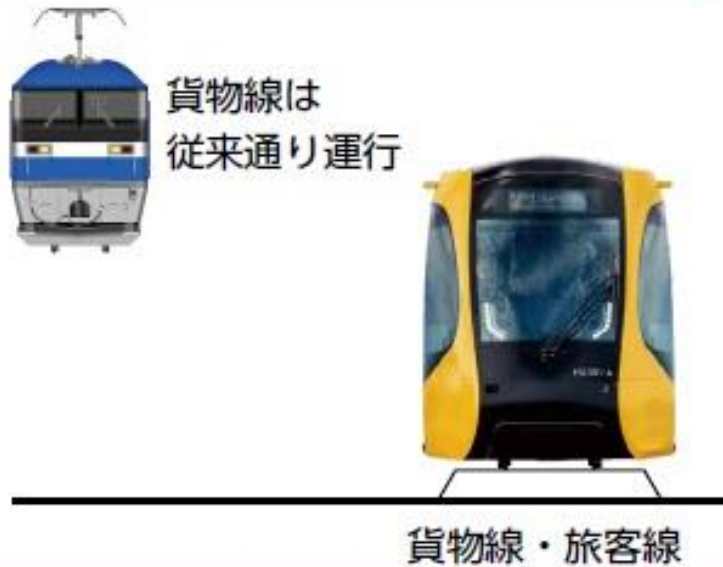
新金線旅客化の意義・目的を踏まえ、新たな交通機関として求められる機能を整理した

定 時 性	発着時間が読め、安心して乗れる
速 達 性	区内の南北拠点間を短時間で行き来できる
輸 送 力	南北の基幹的な交通需要に対応した乗車定員、運行本数の確保
シンボル性	まちの新たなシンボルとなる、魅力あるデザイン
利便性、快適性	誰もがわかりやすく、利用しやすいサービス、構造
環境課題への対応	カーボンニュートラルを見据え、環境にやさしい交通機関

整備手法・走行車両

貨物線の施設を活かした旅客線の整備手法について、複数のケースを検討しました。

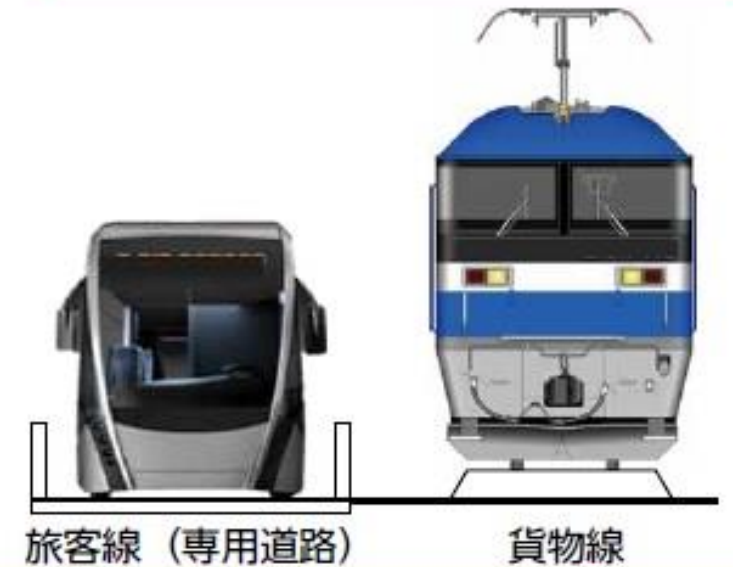
① 現在ある貨物線の線路を 旅客線も走行



② 貨物線の隣に新たに 線路を整備



③ 貨物線の隣に新たに 専用道路を整備



①・②は LRT*車両の導入を想定しています

(例) 芳賀・宇都宮 LRT ライトライン

※ LRT(Light Rail Transit)とは、低床式車両を活用し、道路から停車施設や車両への移動がスムーズに行える他、車両が軽量であるため騒音や振動が抑えられる軌道系交通システムのこと

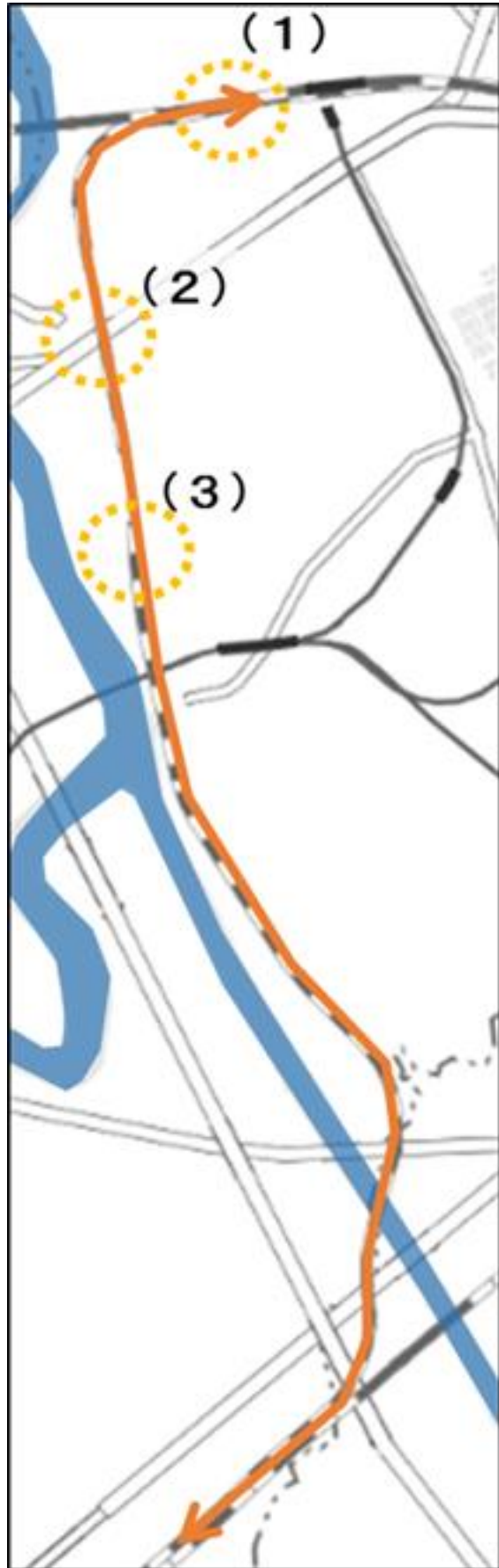


③は連節車両の導入を想定しています

(例) フランスで実際に走行しているデザイン性の高い連節車両



ルート上の主な課題（１）



（１）金町駅への接続

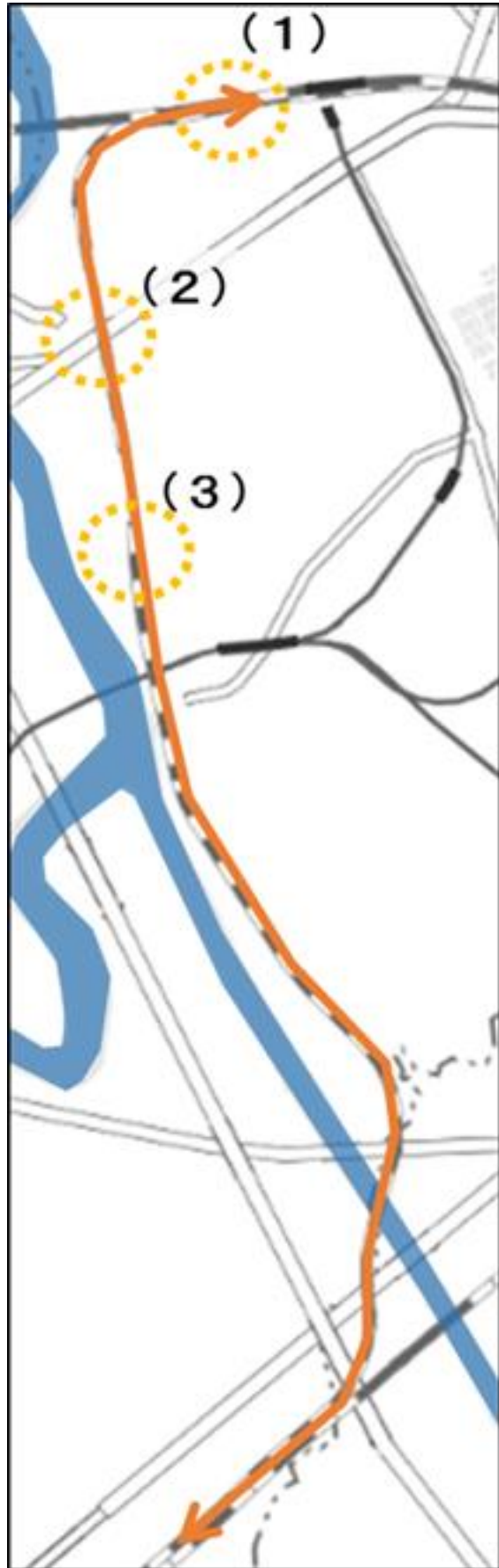
金町駅構内の既存線路は現在すべて使用されており、旅客車両の走行や、新たに旅客線を整備する余地がない。

【検討の方向性】

- ①旅客線を高架化し高架駅で発着
- ②一般道路を走行して駅前広場で発着



ルート上の主な課題（2）



（2）国道6号との交差

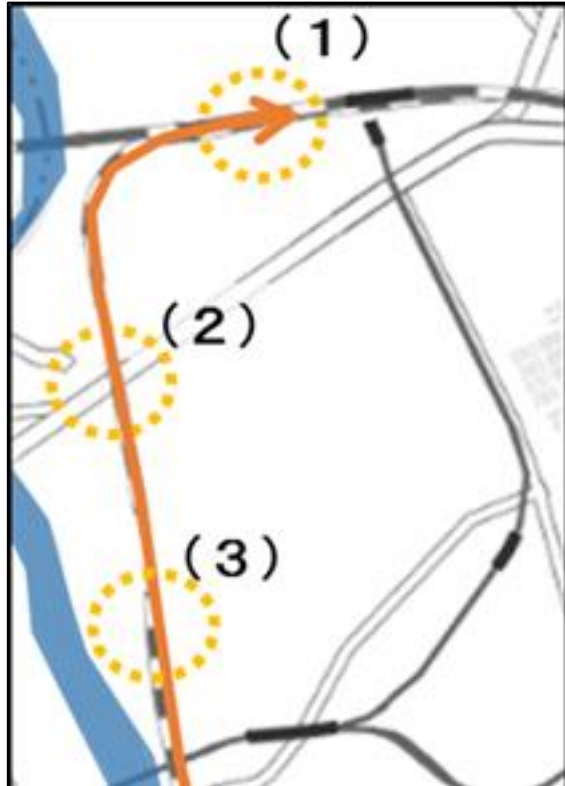
国道6号の交通状況に影響を与えないよう交差する必要がある。

【検討の方向性】

- ①旅客線・貨物線ともに高架化
- ②旅客線のみ高架化
- ③平面交差
- ④一般道路を走行して平面交差



ルート上の主な課題（3）



（3）高砂踏切付近

既存の貨物線の西側に複線用地が存在しているが、高砂踏切付近のみ貨物線が西側へ移設されているため、複線用地を連続的に活用することができない。

【検討の方向性】

- ①旅客線・貨物線ともに高架化
- ②既存貨物線上を走行
- ③旅客線のみ高架化
- ④一般道路を走行して迂回

高砂踏切付近以外の複線用地



至 金町方面

複線用地が既存線路の西側

高砂踏切付近の複線用地



至 金町方面

複線用地が既存線路の東側

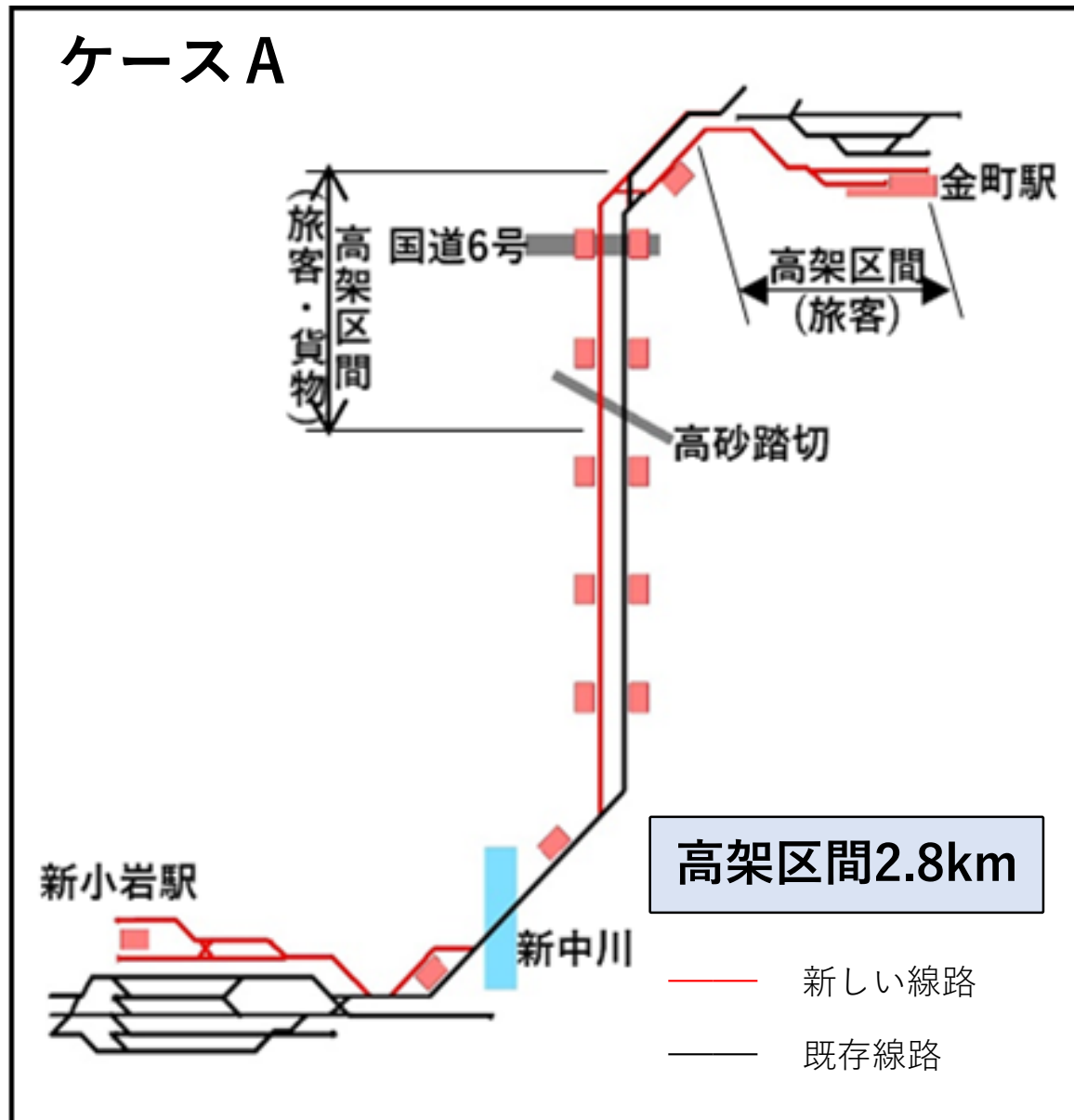
検討ケースの設定

整備手法をルート上の主な課題と検討の方向性から 6 ケースを設定

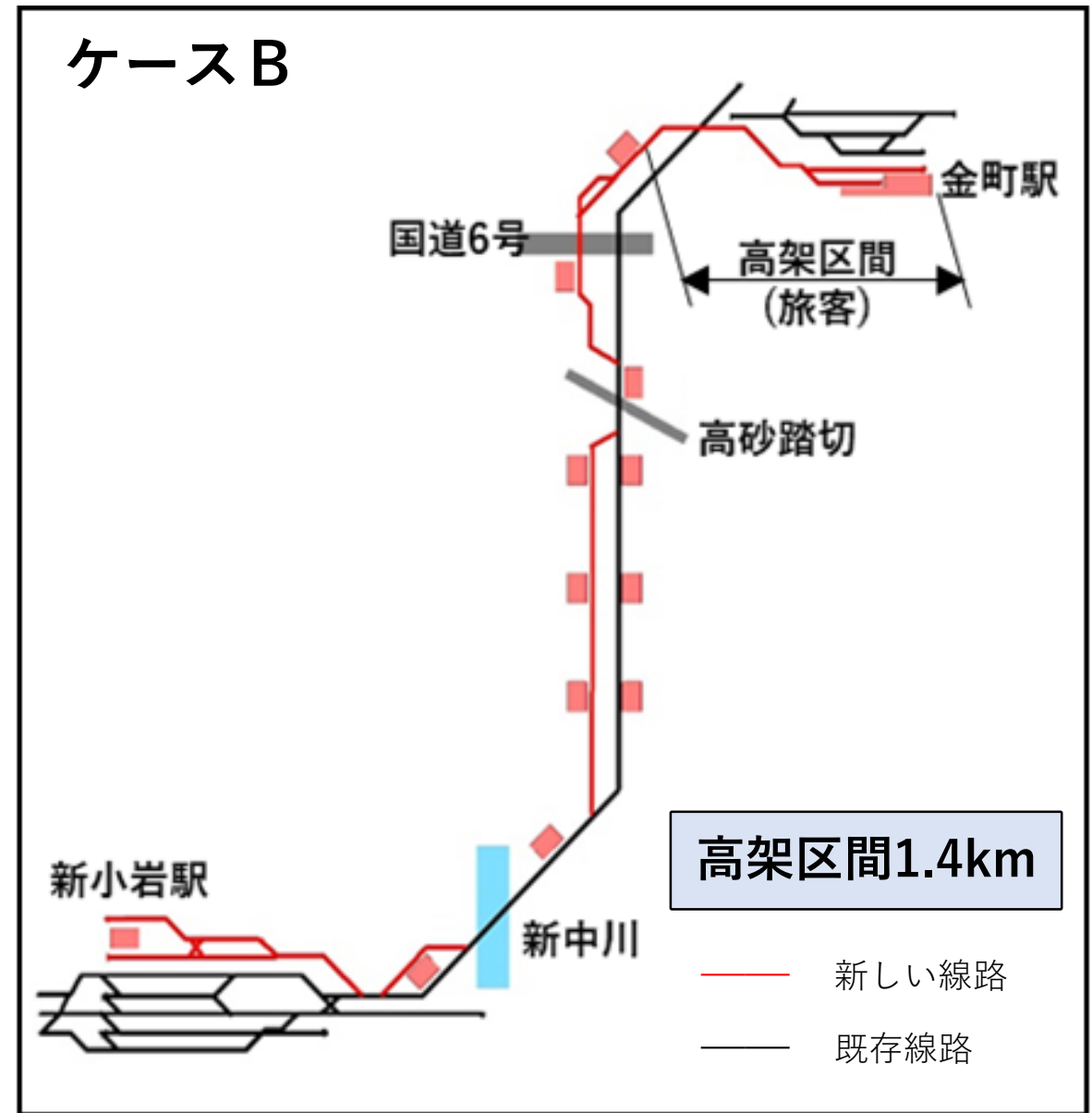
ケース	整備手法	車両	ルート上の主な課題と検討の方向性		
			金町駅への接続	国道6号との交差	高砂踏切付近
A	旅客線と貨物線を 共用	LRT車両	旅客線を高架化し 高架駅で発着	旅客線・貨物線 ともに高架化	旅客線・貨物線 ともに高架化
B				平面交差	既存貨物線上を走行
C				旅客線のみ高架化	旅客線のみ 高架化
D	旅客線と貨物線を 分離して 鉄軌道を整備	連節車両		平面交差	
E					
F	旅客線と貨物線を 分離して 専用道を整備		一般道路を走行して 駅前広場で発着	一般道路を走行して 平面交差	一般道路を走行して 迂回

①現在ある貨物線の線路を旅客線も走行するケース

ケース A



ケース B



運行計画

○全線所要時間

約17~21分

(駅間平均速度を25km/時と仮定)

○運行本数

ピーク8本/時、オフピーク4本/時

旅客線の運行

新しい線路の整備・保有・維持管理※1

土地の所有※2

既存線路の保有・維持管理※2

第三セクター

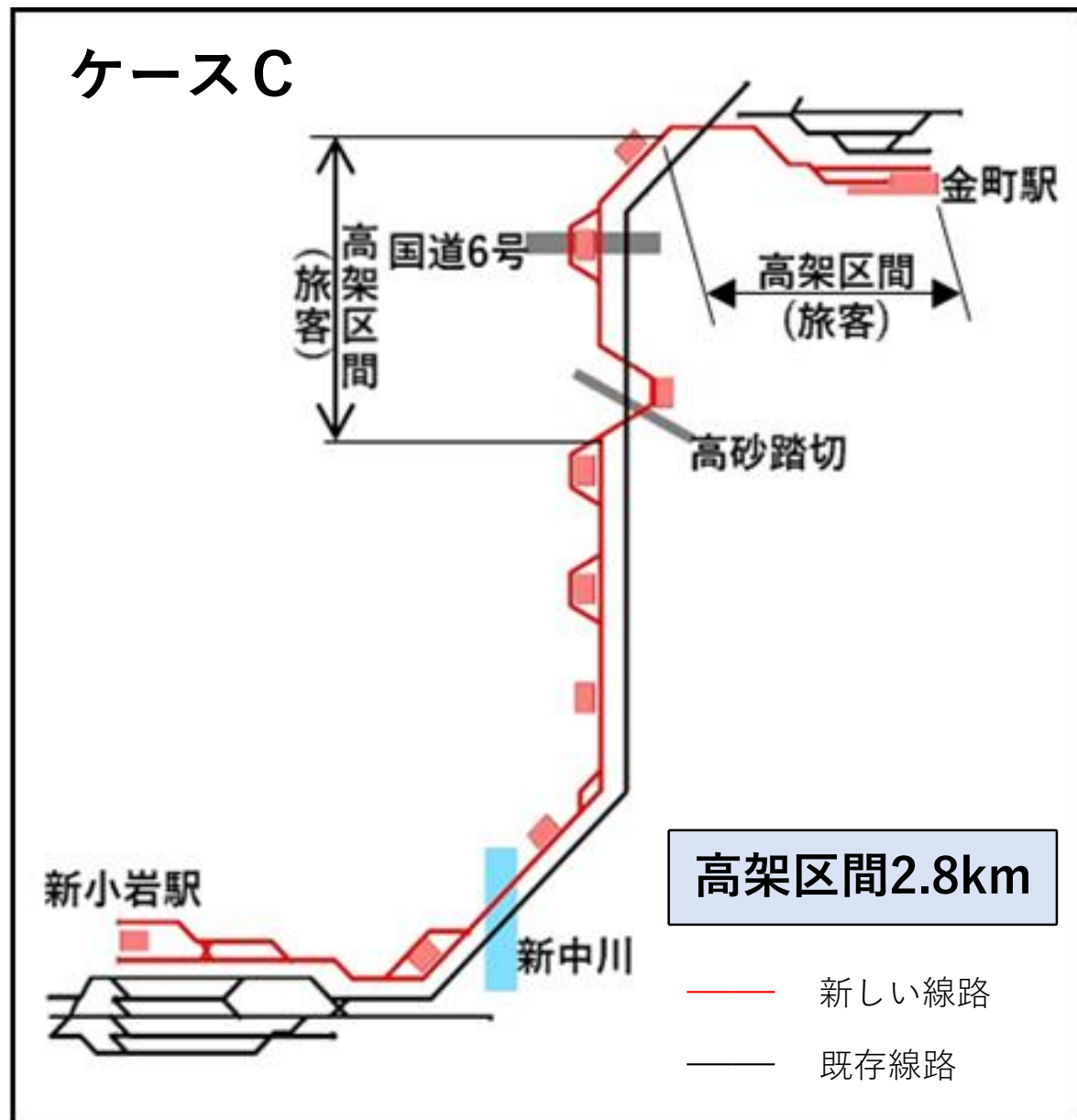
JR

※1 複線用地に貨物列車との行違い用線路を新設

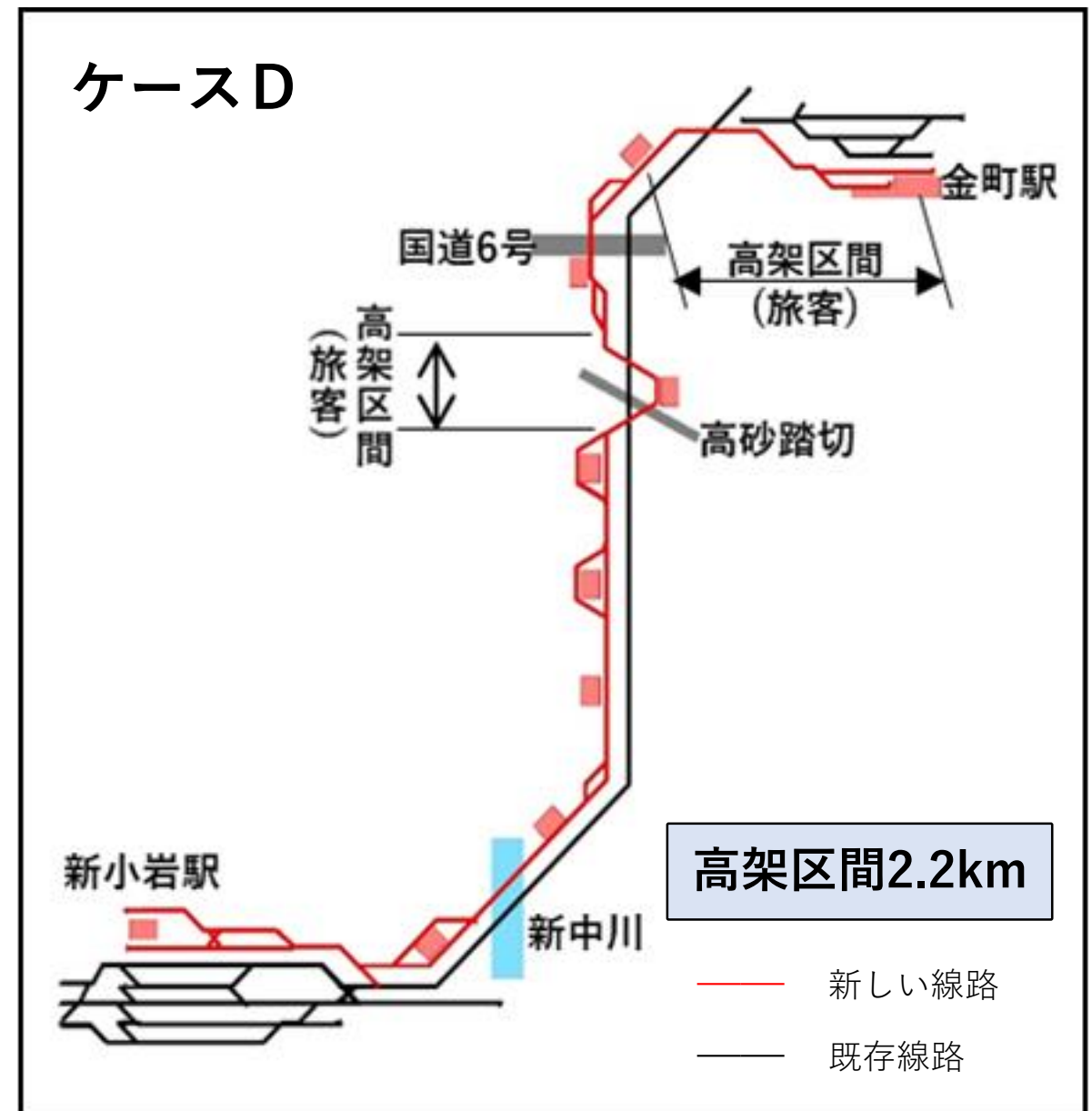
※2 土地・線路はJRへ使用料を支払う

②貨物線の隣に新たに線路を整備するケース

ケースC



ケースD



運行計画

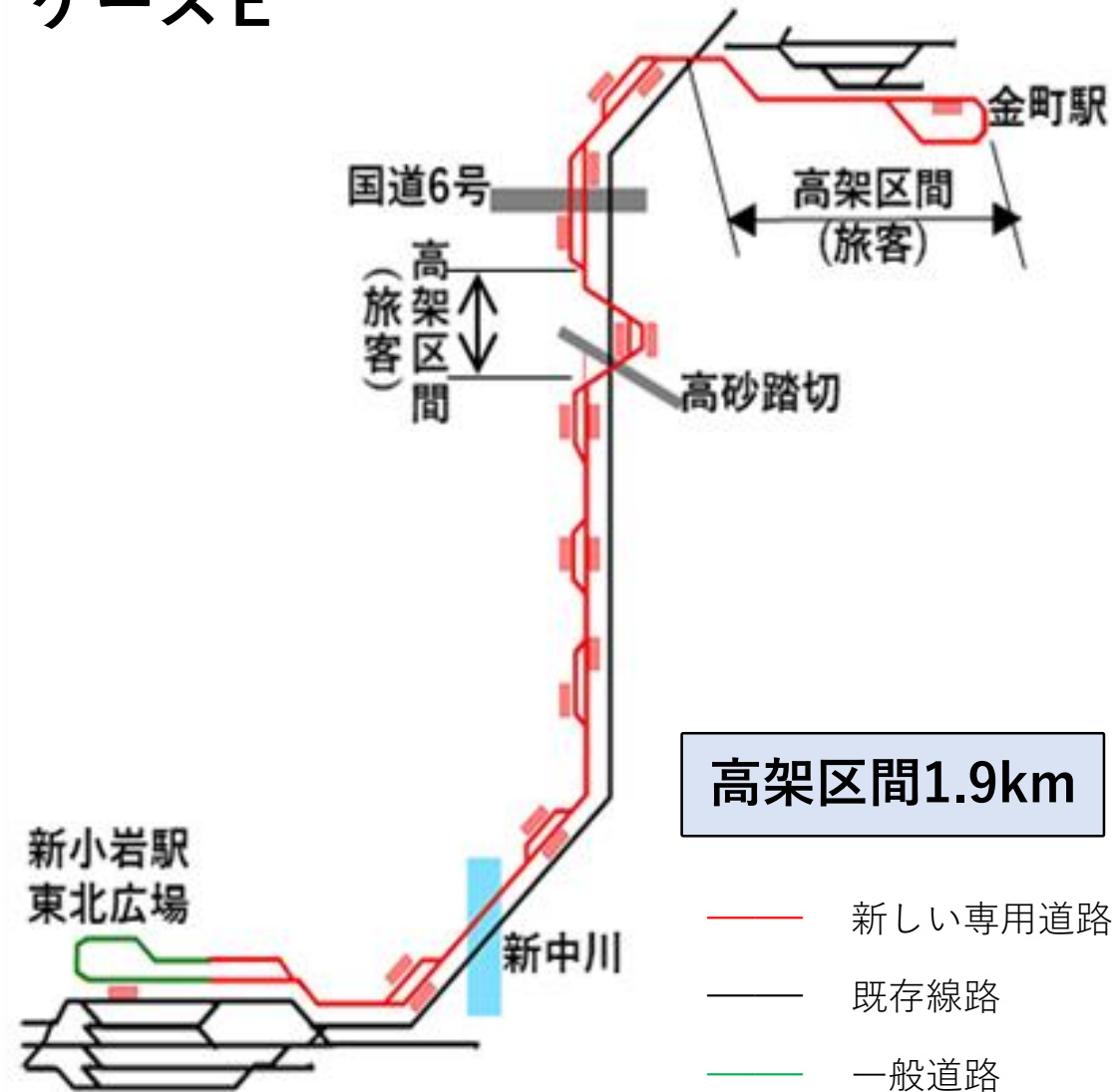
- 全線所要時間
約23~26分
(駅間平均速度を20km/時と仮定)
- 運行本数
ピーク8本/時、オフピーク4本/時

旅客線の運行	第三セクター
土地の所有※	区
新しい線路の整備・保有・維持管理	

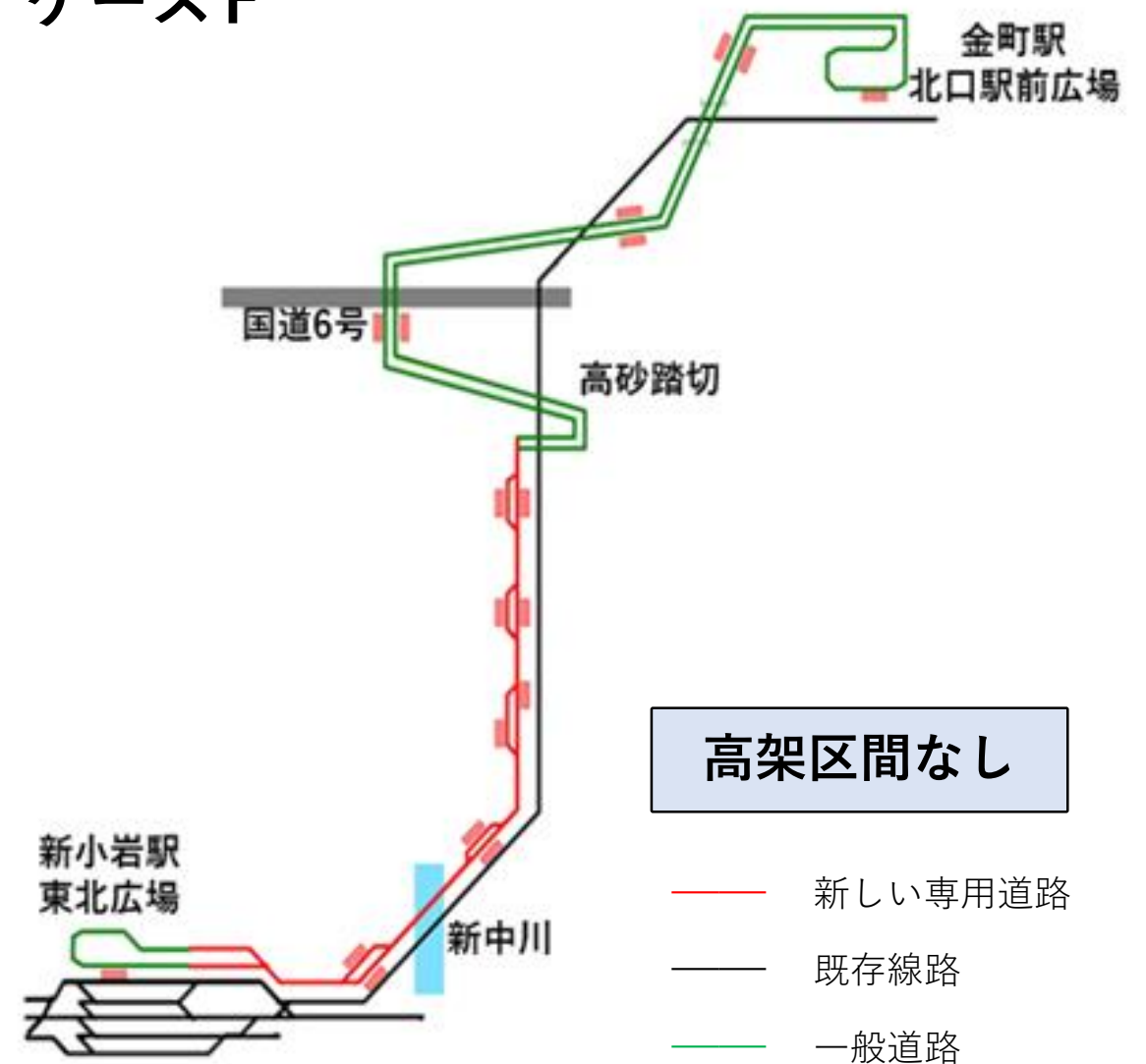
※ 土地はJ Rから取得

③貨物線の隣に新たに専用道路を整備するケース

ケースE



ケースF



運行計画

○全線所要時間

約26~28分

(駅間平均速度を専用道路20km/時、
一般道路13.6km/時と仮定)

○運行本数

ピーク10本/時、オフピーク6本/時

旅客線の運行	第三セクター 又は民間
土地の所有 ※	区
専用道路の整備・保有・維持管理	

※ 土地はJRから取得

事業性の検討 ①検討項目

ケースごとの整備手法・運行計画で実施した場合に、安定した運営が継続可能か、以下の項目について試算し、事業性の検討を行った。

需要予測	鉄道事業の需要予測において学術的に確立されている推計法を用いて試算した。
概算事業費	工事費、用地費、車両費などの整備費用を試算した。 ※現時点の調査・検討で見込まれる費用について類似事例などから算出したもの。JRや工事業者等と合意した額ではなく、今後の詳細な調査や協議により変動が生じる。
収支採算性	開業後の運賃収入に対し、次の2つの視点で採算性を分析した。 ①単年度営業収支：単年度の運賃収入と運営支出から試算 ②長期的資金収支：単年度の運賃収入と運営支出＋整備時の借入金償還等の支出から試算
費用便益比	概算事業費を「費用」、利用者の移動時間短縮や環境負荷の低減などを「便益」とし、開業後30年間の「費用」に対する「便益」の相対的な大きさを試算した。 数値が大きいほど社会的効果が見込まれ、一般的に、数値が1を超えると社会的効果がある事業と判断される。

事業性の検討 ②試算結果

		ケース A・B	ケース C・D	ケース E・F
ケース設定		貨物線の線路を 旅客線も走行	貨物線の隣に新たに 線路を整備	貨物線の隣に新たに 専用道路を整備
需要予測		約37,000～44,000人/日	約29,000～33,000人/日	約29,000～30,000人/日
概算事業費		約450～800億円	約700～800億円	約320～560億円
国等からの補助		約45～90億円	約590～685億円	約280～520億円
区の支出		約100億円	約100億円	約40億円
借入		約305～610億円	約10～15億円	なし
収支 採算性	単年度	約7～10億円/年	約5～6億円/年	約5～6億円/年
	長期的	約△280～△730億円	—	—
費用便益比		約1.2～1.6	約0.8～0.9	約1.1～1.7

- 高架区間の長さや用地取得の有無により、概算事業費が異なる。
- ケースA・Bは、国の補助金が少なく整備時の借入額が大きいため、長期的な資金収支が黒字転換しない。
- ケースC・Dは、概算事業費（費用）が大きいため、費用便益比が1未満

機能性の検討、整備上の留意事項

定時性、速達性といった機能性の検討と、整備上の留意事項を整理した。

		ケースA・B	ケースC・D	ケースE・F
ケース設定		貨物線の線路を 旅客線も走行	貨物線の隣に新たに 線路を整備	貨物線の隣に新たに 専用道路を整備
機能性	定時性	貨物線との共用線路のため、 行き違い待ちなど、部分的 に影響がある。	全線専用線路のため、 優れる。	一般道路を走行する場合は、 影響がある。
	速達性	約17～21分	約23～26分	約26～28分
整備上の留意事項	金町駅への 接続	既存線路上への高架化工事は相当な困難が想定され、 実現性について検証が必要		高架の場合は、ケースA～D と同様の課題 一般道路を走行する場合は、 停留場所やスムーズな通行 が課題
	国道6号 との交差	高架化する場合は国の新宿拡幅事業の進捗に応じて検 討する必要がある。平面交差する場合は、安全性を確 保した交通処理について実現性の担保が得られていな い。		ケースEの場合はケースA～D の平面交差と同様の課題 一般道路走行の場合は迂回 可能

- 定時性や速達性は、走行空間や高架区間の設定により差が生じた。
- 金町駅付近の高架化工事や国道6号との平面交差は、現時点では実現性の担保が得られていない。
- 国道6号との交差部分を高架化する場合は、国道側の事業の進捗に応じて検討する必要があり、今後も相当の期間が見込まれる。