

新金線を活用した新たな交通システム　住民説明会

葛飾区 交通政策課 新交通推進担当係

（令和8年10月作成）

葛飾区

新金線とは



新金線は、新小岩と金町を結ぶJR総武線の貨物支線

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8本/日+臨時列車



複線用地

住民説明会　目次

１ 葛飾区の現状

２ 整備構想

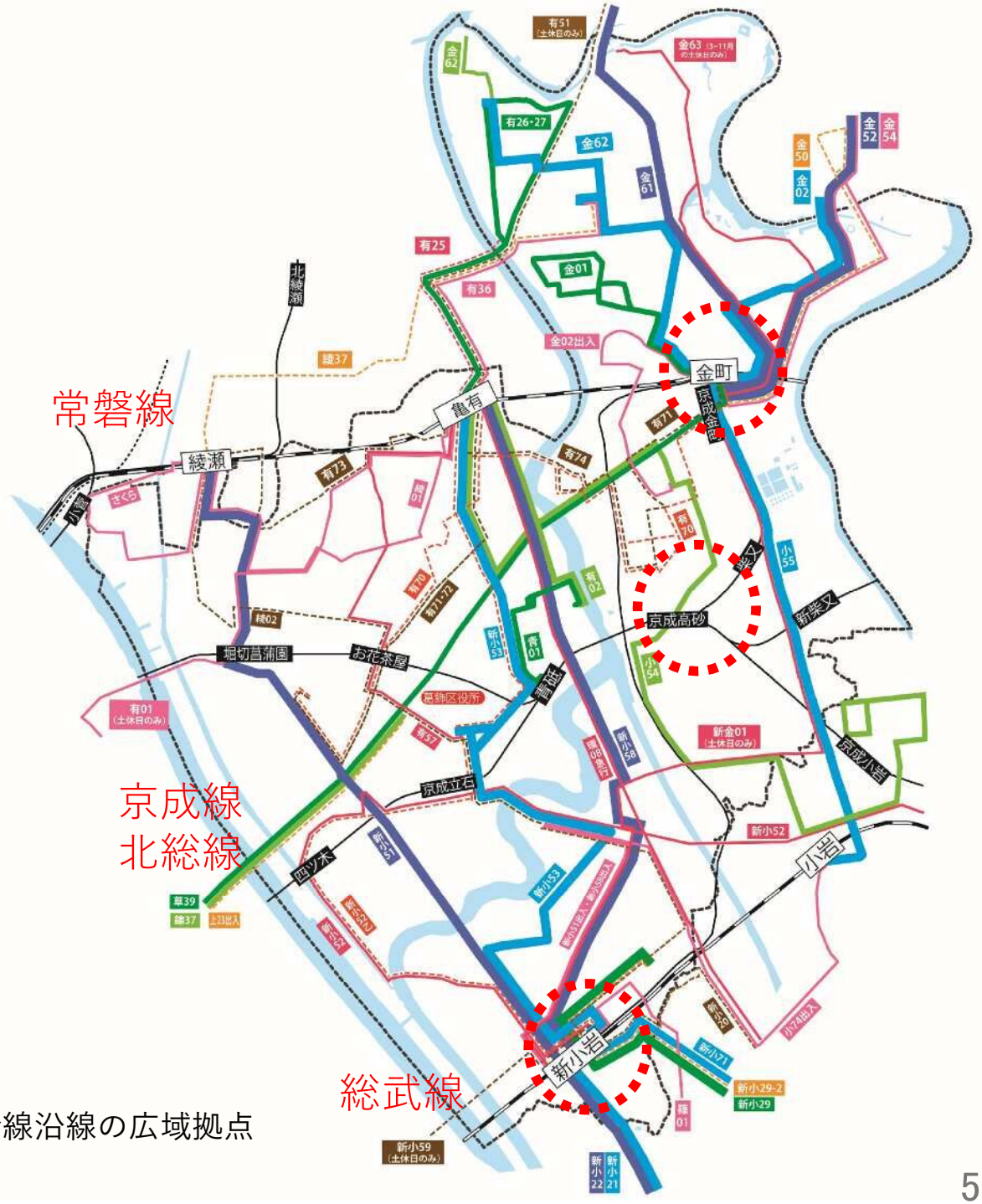
３ 現在の取組

1　葛飾区の現状

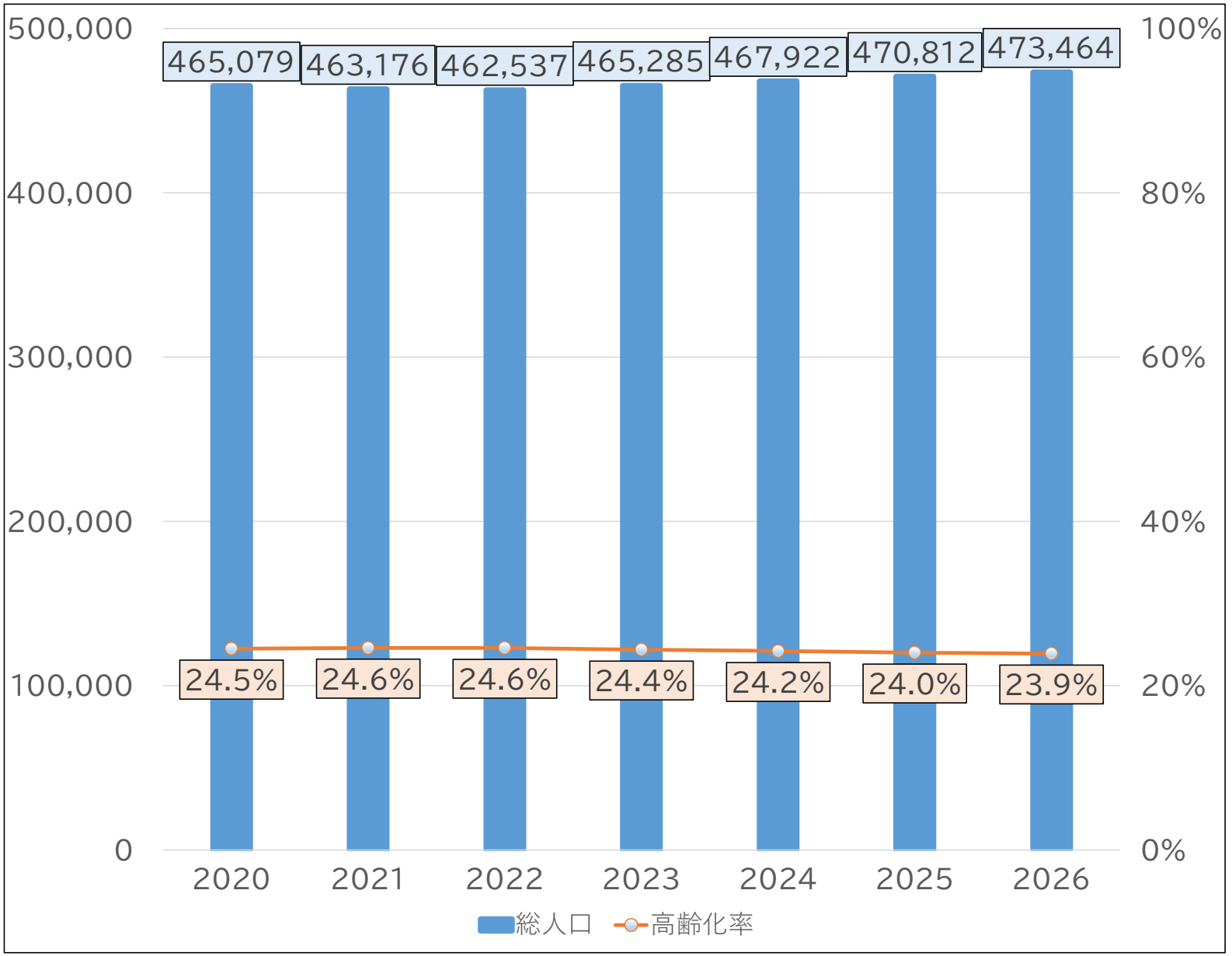
1　葛飾区の現状：区内の主な公共交通と沿線の広域拠点

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。



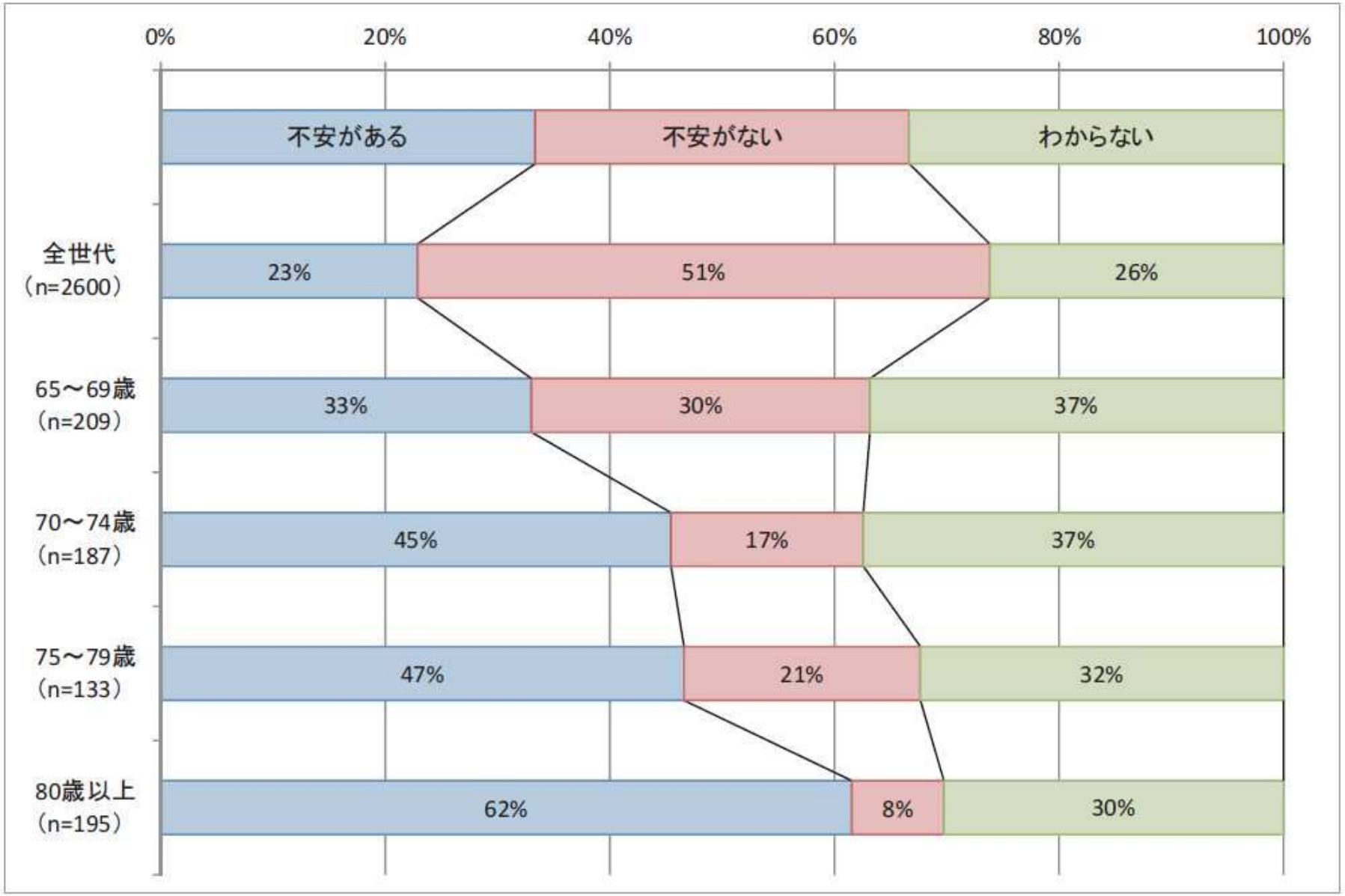
1　葛飾区の現状：葛飾区の人口動態、高齢化率



出典：住民基本台帳

1　葛飾区の現状：区民アンケート

問：10年後を考えたときに、日常生活で移動に不安を感じることはありますか？



出典：葛飾区公共交通網整備方針（令和元年）

1　葛飾区の現状：本事業の意義・目的

➤南北方向の交通網の充実、
高齢者等の移動不安の解消

➤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

➤社会参加の創出、まちのイメージ向上など

本事業が目指すもの

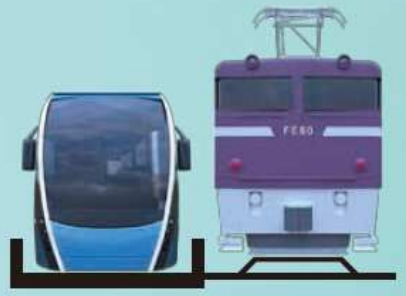
「まちの価値を高め、将来にわたって安全・安心・快適で暮らしやすく、魅力あふれる地域社会の構築に貢献する交通機関」を目指す。

これまでの検討経緯

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を立ち上げ、鉄道事業者や国・都などと共に 意義・目的を改めて整理し、複数の整備手法について比較検討
令和7年度～	**新金線旅客化検討委員会での検討結果等を踏まえ、区内部の検討会において、 新金線の複線用地に専用道を整備するなどBRTの手法をもとに新交通システムの 構築を目指す「新金線を活用した新たな交通システム整備構想」を策定**

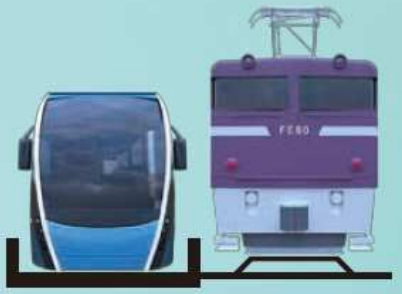
2　整備構想

2　整備構想：検討ケースの比較（ケースの紹介）

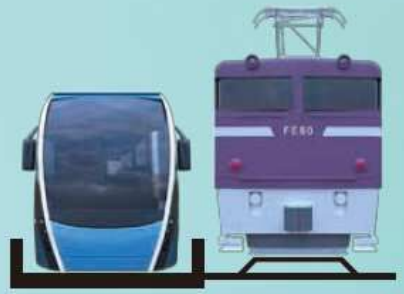
	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
整備手法（導入車両）	**貨物線と旅客線で線路を共用（LRT車両）**  貨物線は従来通り運行	 貨物線・旅客線	**複線用地に旅客用の線路を整備（LRT車両）**  旅客線（線路）　貨物線		**複線用地に旅客の専用道を整備（連節車両）**  旅客線（専用道）　貨物線	
					全線専用道	専用道＋一部一般道
国道6号との交差	旅客線・貨物線ともに高架	平面交差	旅客線のみ高架	平面交差	平面交差	一般道路で平面交差

○BRT（ケースE・Fの連節車両）
バス・ラピッド・トランジットの略。走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、定時性・速達性・輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮する、次世代のバスシステムを指す。

2　整備構想：検討ケースの比較（機能性）

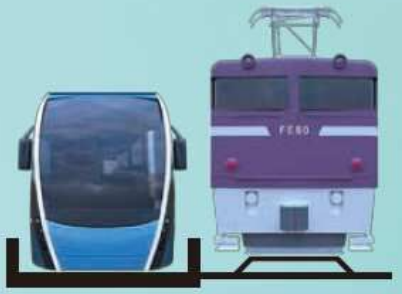
	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
整備手法（導入車両）	**貨物線と旅客線で線路を共用（LRT車両）**  貨物線は従来通り運行　貨物線・旅客線		**複線用地に旅客用の線路を整備（LRT車両）**  旅客線（線路）　貨物線		**複線用地に旅客の専用道を整備（連節車両）**  旅客線（専用道）　貨物線	
					全線専用道	専用道＋一部一般道
機能性	・所要時間が最も短い ・貨物車両との行き違いで定時性に多少影響あり		・ケースＡＢより所要時間は伸びる ・全線専用線路のため定時性に優れる		・ケースＡＢより所要時間は伸びる ・全線専用道のため定時性に優れる	・所要時間が最も長い ・一般道路走行部は他交通の影響を受けやすい
(所要時間)	約17分～21分		約23分～26分		約26分～28分	
(運行本数)	ピーク時　：8本/時間 オフピーク時：4本/時間				ピーク時　：10本/時間 オフピーク時：6本/時間	

2　整備構想：検討ケースの比較（事業費）

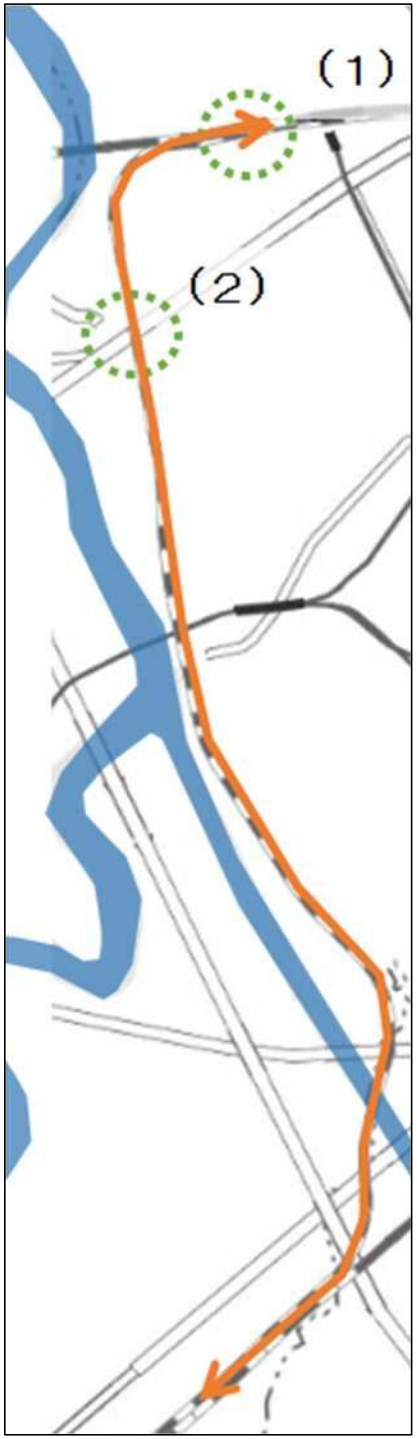
	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
整備手法（導入車両）	貨物線と旅客線で線路を共用（LRT車両）  貨物線は従来通り運行	貨物線・旅客線	複線用地に旅客用の線路を整備（LRT車両）  旅客線（線路）	貨物線	複線用地に旅客の専用道を整備（連節車両）  旅客線（専用道）	貨物線
					全線専用道	専用道＋一部一般道
事業性	・現行補助制度では補助金が少なく、累積資金収支が黒字転換しない ・B/Cは1を上回る		・用地取得や高架化工事により事業費が大きい ・B/Cは1を下回る		・鉄軌道に比べ事業費が小さい	・高架化工事がなく事業費が最も小さい
					・B/Cは1を上回る	
（利用者数）	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	
（B/C）	約1.2～1.6		約0.8～0.9		約1.1～1.7	

○B/C
事業によって得られる社会的便益（Benefit）と、事業の総費用（Cost）を比較することで、事業の効率性を評価する指標。
B/Cが1を上回ると効率的であるとされる。

2　整備構想：検討ケースの比較（早期実現性）

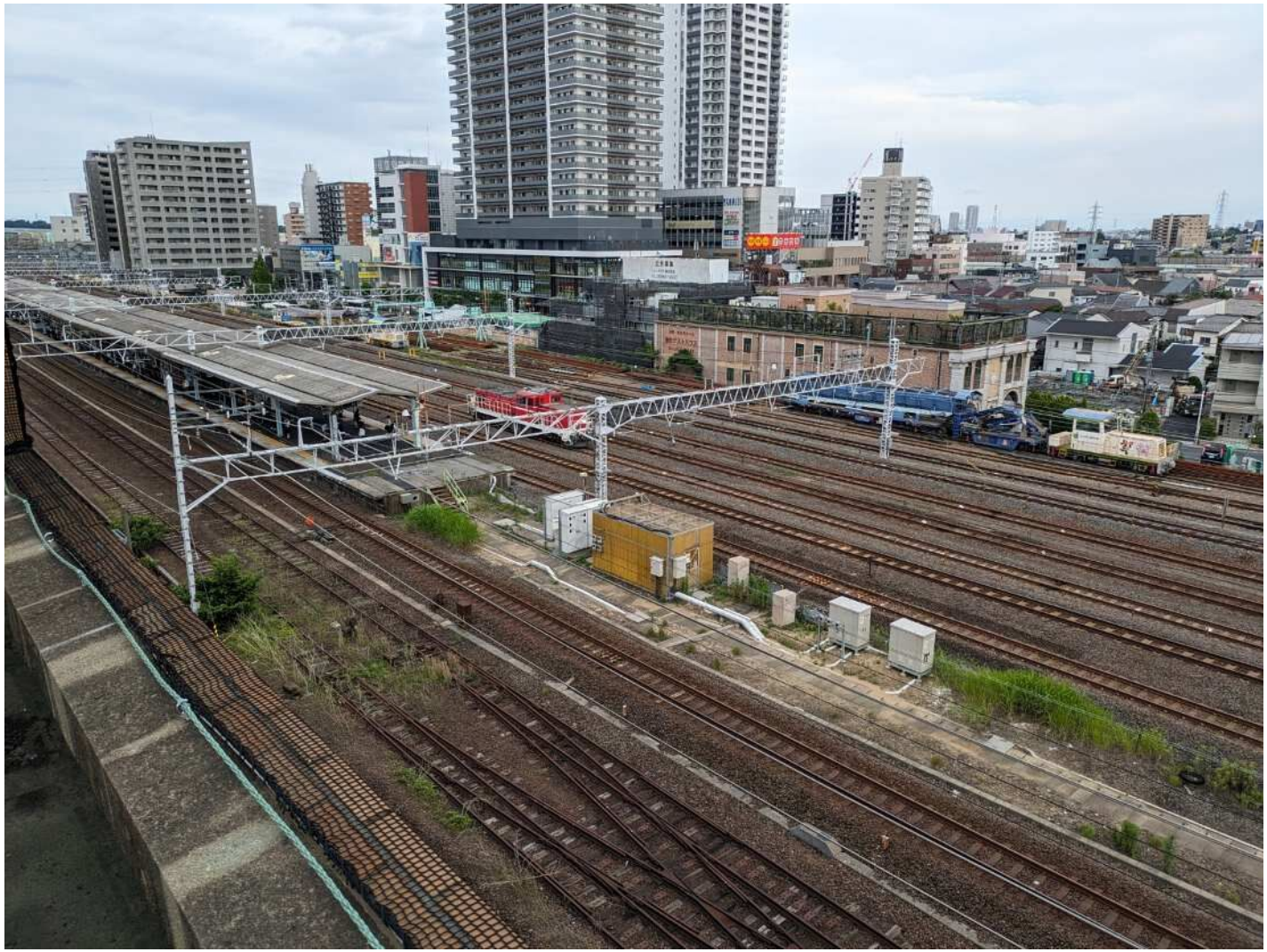
		ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
整備手法（導入車両）		貨物線と旅客線で線路を共用（LRT車両）  貨物線は従来通り運行　貨物線・旅客線		複線用地に旅客用の線路を整備（LRT車両）  旅客線（線路）　貨物線		複線用地に旅客の専用道を整備（連節車両）  旅客線（専用道）　貨物線	
早期実現性	金町駅付近への接続	金町駅付近の既存線路や用地は現在すべて使用されていることから旅客線を高架化する必要があるが、既存線路上への高架橋工事は相当な困難が見込まれ、現時点では実現性の担保が得られていない				全線専用道	専用道＋一部一般道 駅周辺のまちづくりとも連携しながら駅前広場への接着を検討する必要あり
	国道６号との交差	旅客線を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り、平面交差する場合は安全性を確保した交通処理に課題があるなど、現時点では実現性や実現に要する期間が見込めない					一般道路で既存の道路信号により横断可能

2　整備構想：早期実現に係る主な課題（1）

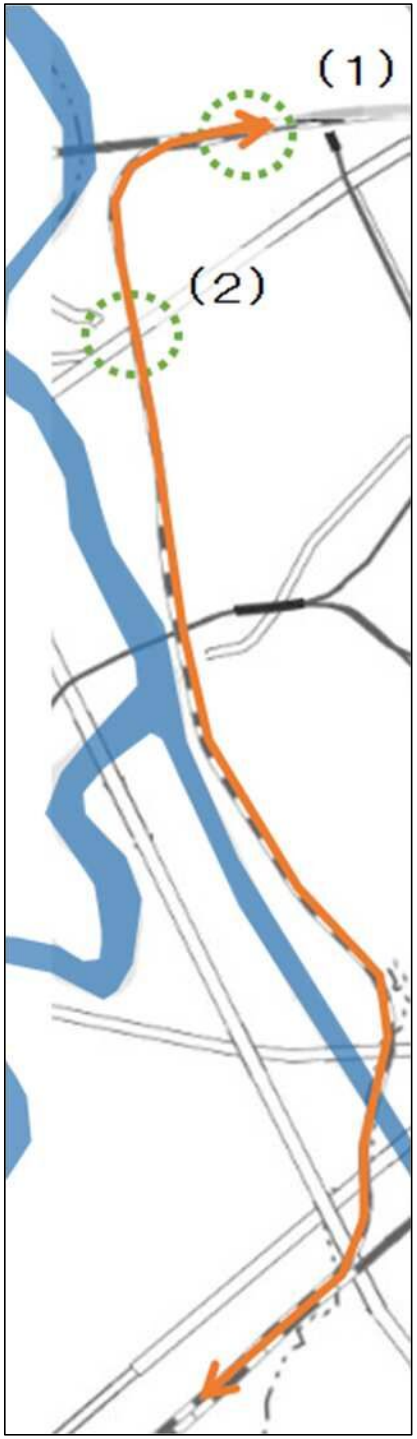


（1）金町駅への接続

金町駅構内の活用可能性のある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。



2　整備構想：早期実現に係る主な課題（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。



2　整備構想：検討ケースの比較（結果考察）

■検討結果の考察

- 定時性・速達性といった機能性においては、ケースA～Eが優位であるものの、金町駅付近への接続や国道6号との交差方法など整備上の課題解決には相当程度の期間が見込まれる
- 事業性においてはケースE・Fが優位、早期実現性においてはケースFが優位

持続可能な公共交通機関としての事業性や早期実現性を考慮し、

ケースE・Fの整備手法をもとにまちの新たな魅力となる利便性の高い

交通ネットワークの構築を目指すこととした

2　整備構想：新たな交通システムの整備方針

・新金線の複線用地に専用道を整備し、BRTの手法をもとに、シンボル性のある車両・クリーンエネルギーの活用等による新たな交通システムの構築を目指す

・金町駅付近への接続や国道6号との交差等の課題を踏まえ、今後、北側区間は一般道路を走行する段階的な整備について優先的に検討を進め、早期実現に向けて取り組む。

段階整備構想ルート



将来的な全線専用道整備構想ルート



2　整備構想：目指す交通システム像

～誰もが快適に利用しやすい交通システムの構築に向けて～

〇新たな基幹交通としての輸送力

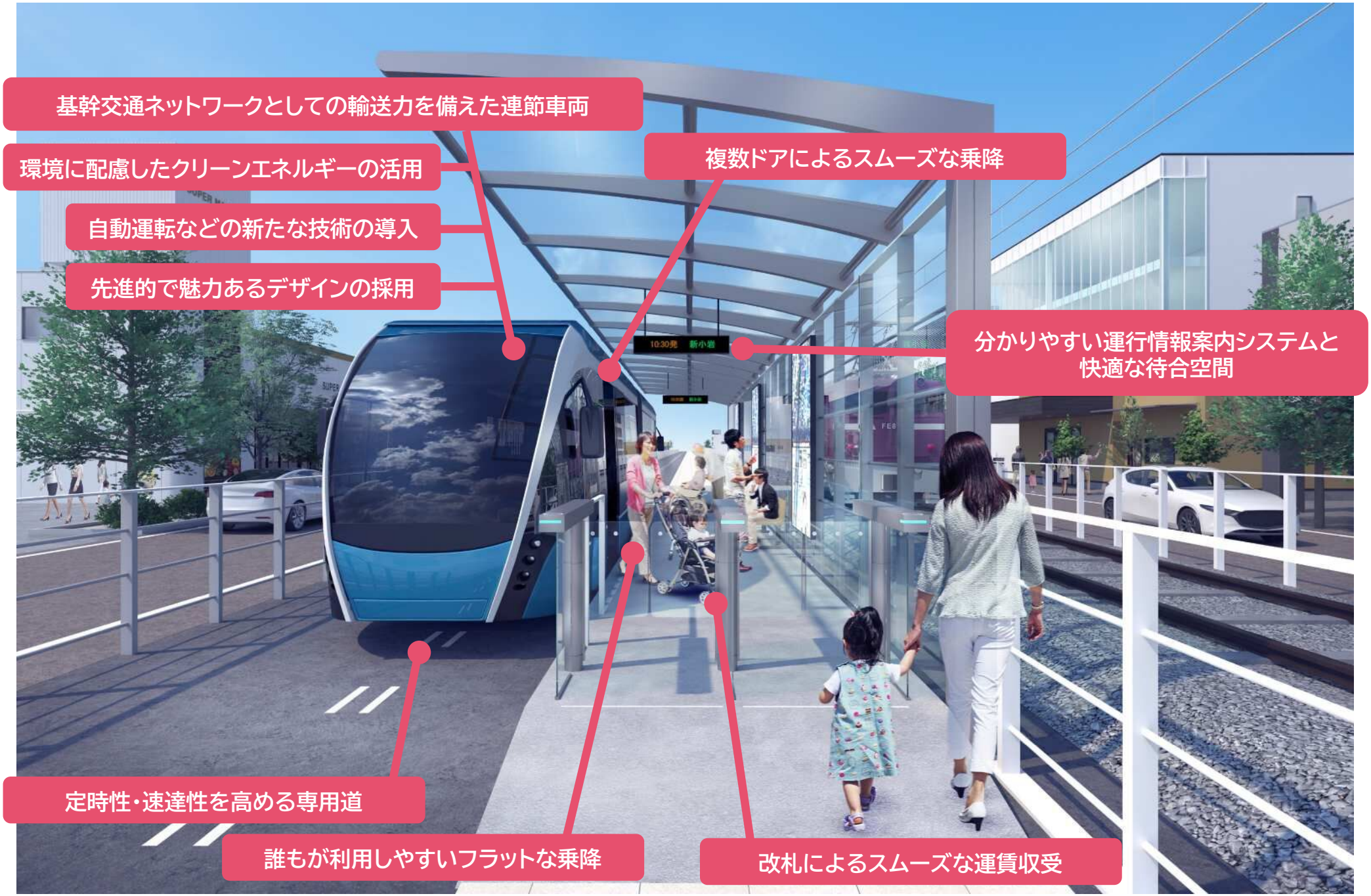
〇定時性・速達性に優れ、安心して利用できる

〇誰もが快適に利用しやすい

〇まちの新たなシンボルへ

〇環境に優しい交通機関・新たな技術の導入

2　整備構想：走行空間イメージ



2　整備構想：整備・運行手法

区が専用道や駅、車両などを整備・保有し、民間又は第三セクターが運行や管理を担う「**公設型上下分離方式**」の採用を前提とする。



2　整備構想：今後の予定

2026年～
新交通事業化計画策定、測量、予備設計等

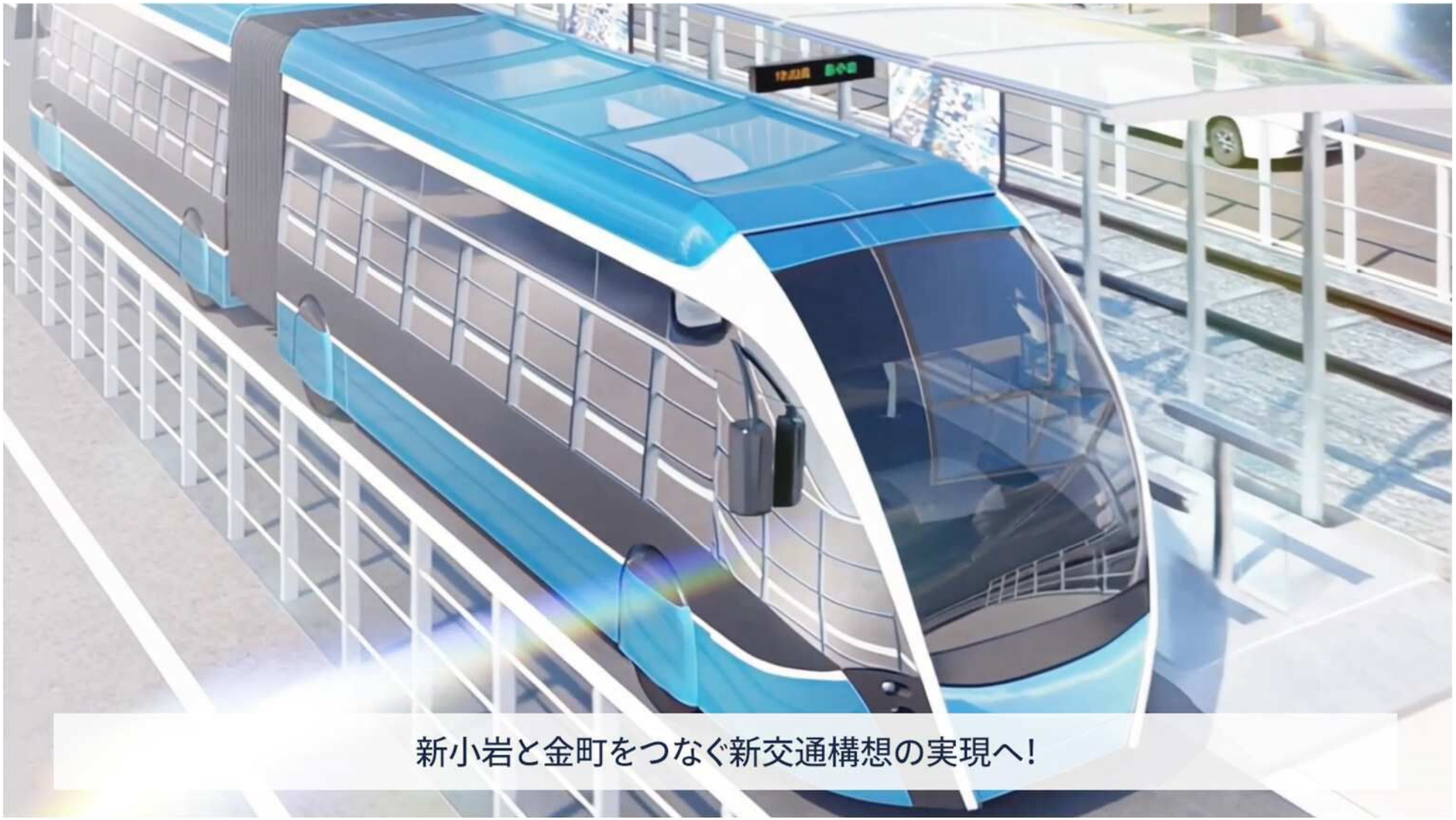
2029年～
新交通事業化計画に基づき、順次、詳細設計、
運営体制の構築等に着手

2030年代～
事業着手

2030年代後半頃
段階整備による開通を目指し、事業化を推進

2　整備構想：動画の視聴

ここで、新金線を活用した
新たな交通システムの
PR動画をご覧ください


新小岩と金町をつなぐ新交通構想の実現へ!

2　整備構想：動画の視聴

ご視聴ありがとうございました。

本動画は、区公式YouTubeチャンネルでもご覧いただけます。
ぜひご家族やお知り合いにもお知らせください。

視聴用QRコード

視聴URL
https://www.youtube.com/watch?v=lOi9XTIBRw0

３　現在の取組

3　現在の取組

新金線を活用した新たな交通システムの事業化に向けて、
次のような活動を行っています

01 「新交通事業化計画」策定に向けた検討

計画策定

施設計画や運行計画、運営体制等の方向性や考え方を整理・検討

02 関係機関との個別協議

個別協議

JR等の民間事業者、国・警視庁等の関係機関

03 事業化に向けた調査・設計

調査等

新金線用地内の鉄道施設調査の実施　など

3　現在の取組：新交通事業化計画とは

新金線を活用した新たな交通システム整備構想

整備手法の比較検討結果を踏まえ、新金線の複線用地に専用道を整備するなど、ＢＲＴの手法をもとに新たな交通を整備していく方針を示した

整備手法の方向性を整理

新交通事業化計画

整備構想を踏まえ、ＢＲＴの手法をもとに、走行空間、駅・設備等の具体的な施設計画、運行計画、運営体制、資金計画、事業工程等について方向性とその考え方を示していく

具体的な施設計画や運行計画等の方向性を整理

3　現在の取組：新交通事業化計画策定委員会

JR等の民間事業者や国・東京都の関係機関で構成する
「新交通事業化計画策定委員会」を設置し、
「新交通事業化計画」の策定に向けた検討を実施

委員会の構成

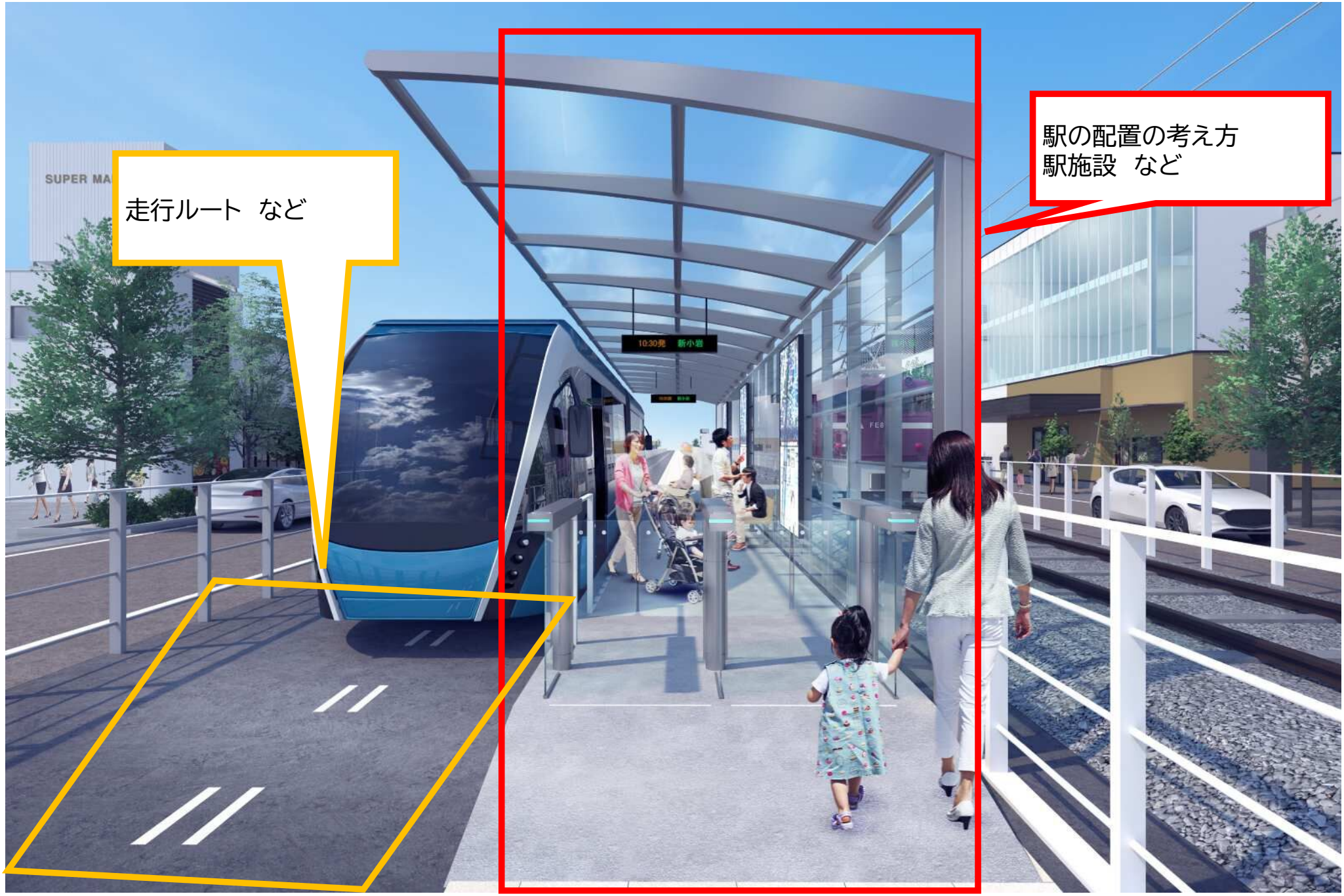
委員	オブザーバー
学識経験者	国土交通省
東日本旅客鉄道株式会社	東京都
日本貨物鉄道株式会社	江戸川区
京成電鉄株式会社	
葛飾区	

3　現在の取組：新交通事業化計画策定に向けた検討事項

以下の検討項目について、新交通事業化計画策定委員会で検討・整理し、事業化計画には各項目の実施方針とその考え方を記載していく

検討項目	内容
施設計画	走行ルート、駅配置の考え方、駅施設　等
車両計画	車両に求める仕様、自動運転導入の検討　等
運行計画	運行サービス水準、運賃収受方法　等
事業計画	需要予測、概算事業費　等
その他	沿線まちづくりへの効果、トータルデザイン　等

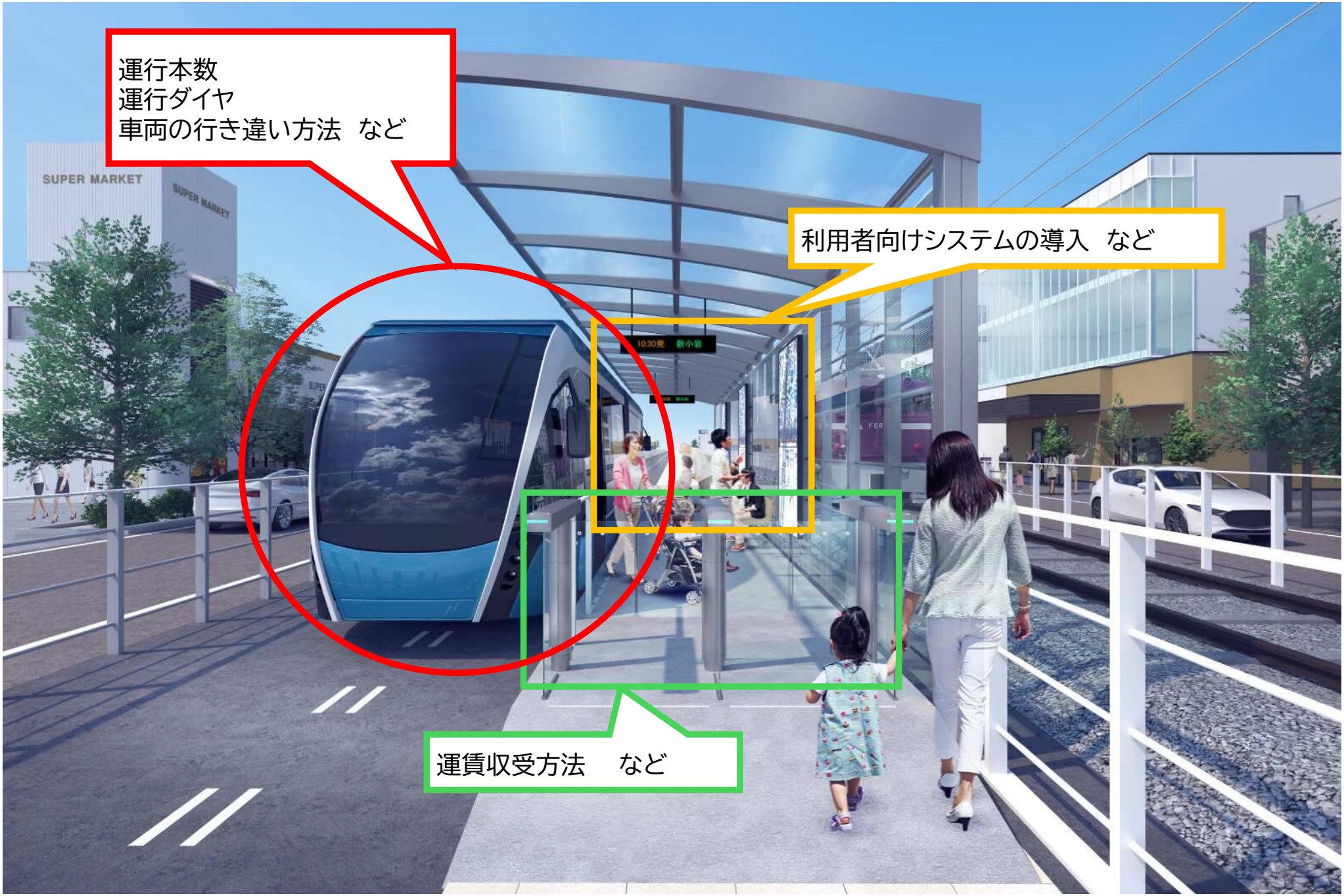
3　現在の取組：検討事項（施設計画）



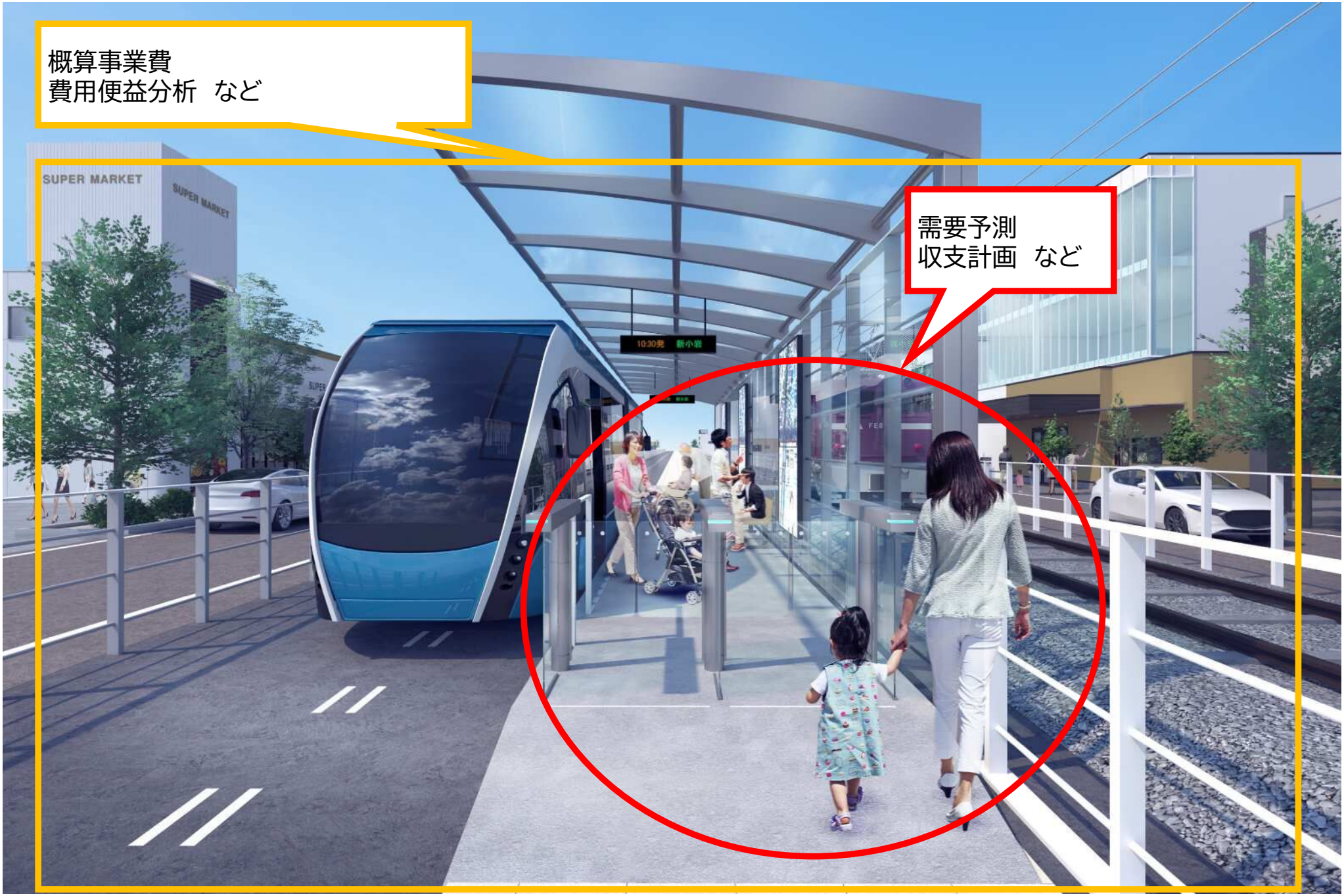
3　現在の取組：検討事項（車両計画）



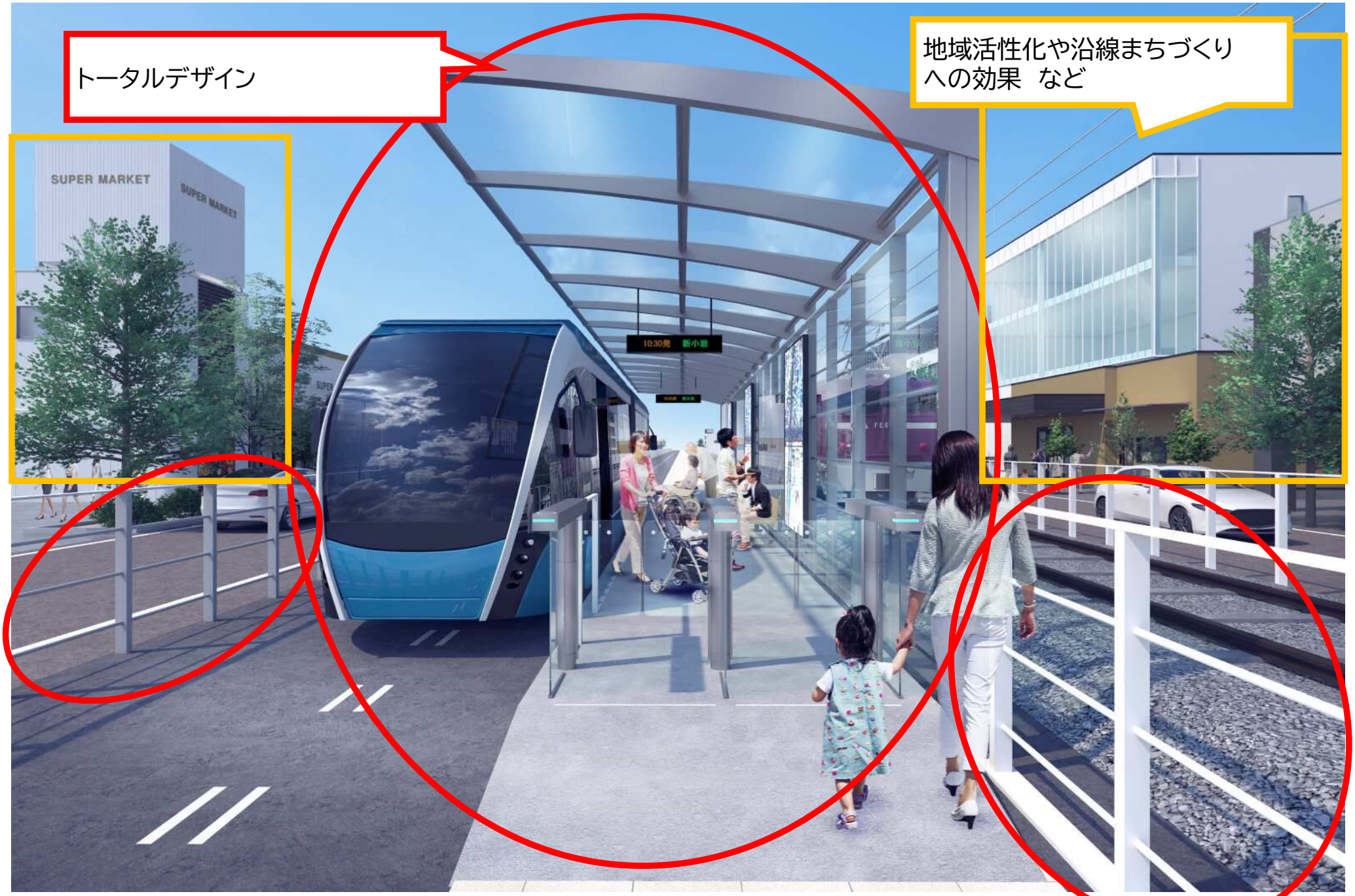
3　現在の取組：検討事項（運行計画）



3　現在の取組：検討事項（事業計画）



3　現在の取組：検討事項（その他）



3　現在の取組：今後の予定（再掲）

2026年～	新交通事業化計画策定、測量、予備設計等
2029年～	新交通事業化計画に基づき、順次、詳細設計、 運営体制の構築等に着手
2030年代～	事業着手
2030年代 後半頃	**段階整備による開通を目指し、事業化を推進**

ご清聴ありがとうございました



本事業の情報は区ホームページに随時掲載しております。

区ホームページURL
https://www.city.katsushika.lg.jp/planning/1030243/1003616/1023798.html

区ホームページQRコード →

（本事業の担当部署）
葛飾区 都市整備部
交通政策課 新交通推進担当係
TEL 03-5875-7986