

まちをひとを未来をつなぐ

新金線を活用した 新たな交通システム 整備構想

葛飾区
令和8年1月

はじめに

～地域の交通利便性向上と将来にわたるまちの発展に向けて～

高齢社会の進展や脱炭素社会への潮流、コロナ禍を契機とするライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化する中、区民の日常生活や社会経済活動を支える地域公共交通の充実、区の持続的な発展に欠かせない重要な取組です。

区内を南北に走る新金線の資源を活用し、新小岩、金町、高砂といった区内の拠点をつなぐ新たな交通ネットワークの構築は、地域の交通利便性を大きく向上させるとともに、沿線地域における都市機能の創出や人の流れが生み出す地域の活性化など、将来にわたる区の持続的な発展に寄与する重要な役割を果たすものとなります。

本構想では、区内を南北につなぐ新たな交通システムの構築に向けて、区の考え方を示すとともに、今後は、本構想を踏まえ、地域の多様な主体と連携・協働し、実現に向けて取り組んでまいります。



1

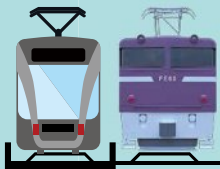
これまでの検討経緯

～実現を目指し、複数の整備手法を様々な角度から比較検討～

区では、新小岩と金町をつなぐ新金線を活用した交通ネットワークの構築に向け、長年にわたり様々な検討を行ってきました。

令和4年8月には、実現に向けた具体的な検討を行うため、区や鉄道事業者などの関係機関、学識経験者、行政オブザーバーで構成する新金線旅客化検討委員会を設置しました。同委員会では、複数の整備手法を設定し、それぞれのケースにおける施設計画や運行計画の検討、事業性の確認など専門的な議論を重ね、令和7年1月には、同委員会からの検討結果が区に報告されました。

これまでの検討における整備手法ごとの比較

	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	
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 ・ B/Cは1を上回る	・ 高架化工事が なく事業費が 最も小さい	
	(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		
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A B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A Bよ り所要時間は 伸びる ・ 全線専用道 のため定時に 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	
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				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	

整備手法ごとに検討結果を比較すると、定時性や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ます。

また、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が優位となります。

こうした比較検討を踏まえ、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、区では今後、**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していきます。**

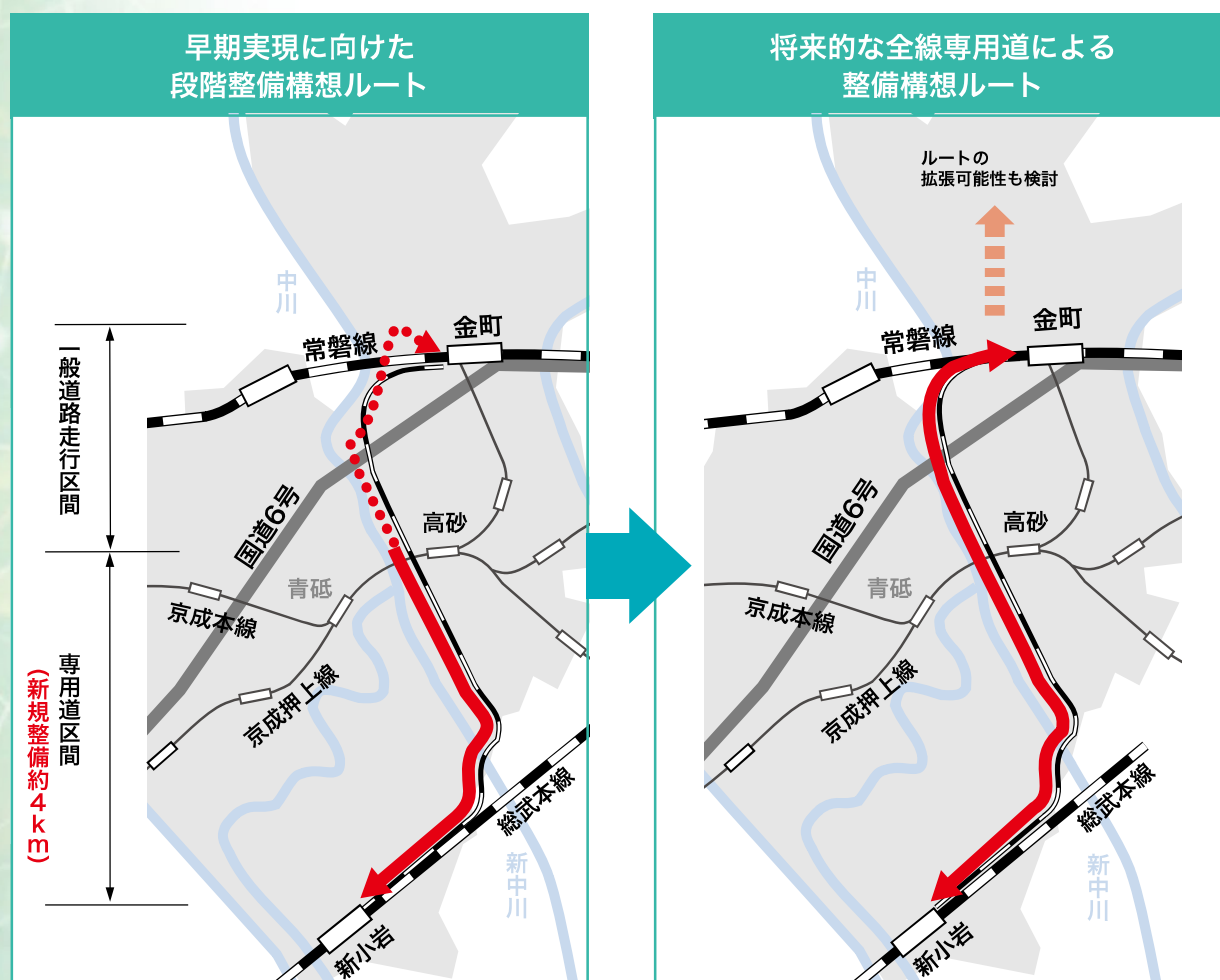
2

整備方針

～複線用地に専用道を整備し、新たな交通ネットワークの実現へ～

新小岩、金町、高砂といった区内の拠点をつなぐ地域交通ネットワークとして、**新金線の複線用地を活用して鉄道施設から独立した専用道を整備し、BRT[※]の手法をもとに、シンボル性のある車両・駅施設、自動運転やクリーンエネルギーの活用などによる新たな交通システムの構築**を目指していくこととします。

また、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**に向けて取り組んでいきます。



※BRT (Bus Rapid Transit) とは、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し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム

3

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～

新たな地域交通ネットワークとして将来にわたってまちの価値を高め、沿線を中心としたまちづくりや地域の発展へ寄与する持続可能な交通機関となるよう、定時性・速達性の確保に向けた専用道の整備、高頻度の運行、シンボル性のある駅施設や車両、運行管理システムの導入などにより、誰もが快適に利用しやすい新たな交通システムの構築を目指していきます。

○新たな基幹交通としての輸送力

- ・多くの人に利用されるよう、需要に対応する輸送力を備えた連節車両を導入
- ・通勤通学や買い物など身近な交通手段として利用できる、高頻度の運行計画
ピーク時：10本/時間 オフピーク時：6本/時間 ※運行計画は現時点での想定です。

○定時性・速達性に優れ、安心して利用できる

- ・定時性、速達性に優れ、安心して利用することができるよう、専用道を整備
- ・駅施設での事前料金収受や複数ドアによる乗降など、スムーズな運行ができる仕組みを導入
- ・定時性、速達性向上に向けた更なる検討

○誰もが快適に利用しやすい

- ・歩行空間から駅、駅から車両へスムーズに移動できる誰もが利用しやすい施設
- ・運行情報案内システムによるわかりやすい利用案内と快適な待合空間
- ・他の交通モードとも連携した利便性の高い交通ネットワーク

○まちの新たなシンボルへ

- ・地域に愛される先進的で魅力あるデザインの車両・駅施設

○環境に優しい交通機関・新たな技術の導入

- ・クリーンエネルギーを動力とした車両を導入
- ・自動運転技術など新たな技術の導入を検討

基幹交通ネットワークとしての輸送力を備えた連節車両

環境に配慮したクリーンエネルギーの活用

自動運転などの新たな技術の導入

先進的で魅力あるデザインの採用

定時性・速達性を高める専用道

誰もが利用しやすいフラットな乗降

複数ドアによるスムーズな乗降

わかりやすい運行情報案内システムと快適な待合空間

改札によるスムーズな運賃収受

5

整備・運行手法

整備にあたっては、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」の採用を前提とし、検討を進めていきます。



6

今後の予定

～事業化に向けた計画策定と早期実現へ～

今後は、本構想に基づき、関係機関との協議・調整を図りながら調査・検討を行い、走行空間、駅、設備等の具体的な施設計画や運行計画のほか、運営体制や資金計画、スケジュール等を整理し、事業化に向けた計画を策定していきます。また、地域に根差す持続的な交通機関となるよう、事業の進捗に応じて広く区民へ周知し、事業への理解促進に取り組むとともに、他の交通モードと効果的に連携するネットワークの構築や、新たな交通ネットワークを軸としたまちづくりなどについても、地域の多様な主体と連携・協働しながら検討を進め、早期実現を目指していきます。

2026年～

事業化計画策定、測量、予備設計等

2029年～

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年代後半頃の段階整備による開通を目指し、事業化を推進

新金線を活用した新たな交通システム整備構想

令和8年1月

発行 葛飾区 都市整備部 交通政策課 新金線旅客化担当係

この冊子は、印刷用の紙へリサイクルできます。

