

庶務報告No. 2
都 市 整 備 部
令和7年9月24日

新金線の旅客化について

新金線旅客化担当課

1 概要

新金線旅客化の実現に向けては、新金線旅客化検討委員会（以下「検討委員会」という。）において議論を行うなどにより検討を進めてきた。また、本年1月の検討委員会報告書等を踏まえ、JR東日本等の関係機関との協議を進めるとともに、庁内に設置した新金線旅客化方針検討会（以下「庁内検討会」という。）において旅客化の実現に向けた方針に係る検討を行っており、今後、旅客化の方向性を整備構想として取りまとめていくこととし、この度、整備構想骨子（案）を策定した。

2 庁内検討会における検討状況

資料1のとおり

3 整備構想骨子（案）

資料2のとおり

市内検討会における検討状況

I 検討委員会報告書を踏まえた検討ケースの比較

		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)		複線用地に旅客用の 線路を整備 (LRT車両)		複線用地に旅客の 専用道を整備 (連節車両)			
									
						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	・ 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 29,000～30,000 人/日	
						(概算事業費)		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 ・ 全線専用道路 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			
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 する必要がある		
	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るが、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		

Ⅱ 旅客化の方向性に関する議論

■検討ケースの比較・考察について

- ・速達性や定時性といった機能性の観点においては、ケース A～E が優位である。
ただし、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今後も相当程度の期間が見込まれる。
- ・事業性の観点においては、ケース E・F が優位である。
ケース A～D はそれぞれ事業性に課題があり、ケース A・B は資金調達方法について、ケース C・D は需要の拡大等について、更なる検討が必要である。
- ・早期実現性の観点においては、ケース F が優位である。
ただし、所要時間の短縮や定時性確保に向けた更なる検討が必要である。

■検討委員会報告等を踏まえた旅客化の方向性について

- ・ケースごとに課題や優位点異なるため、何を優先して進めていくかが重要である。
- ・期待が大きく、より良いものを求める声がある。様々な制約がある中でどう応えていくかが重要である。
- ・多くの区民が待ち望んでいる。区民へ早期に利便性を提供していくことが重要である。
- ・現時点ではケース F で事業開始を追求し、一方で国道 6 号との交差など課題解決を図っていくことがよいのではないかな。
- ・現時点で目指すケースと将来的に目指すケースと段階的に道筋を作る形がよいのではないかな。
- ・ケース F では運行頻度が高いため待ち時間が短いなどのメリットもあるが、所要時間については改善に向けた検討を続けていくべきである。
- ・一般道の走行は特に朝夕のピーク時間帯について検討を深めていく必要がある。
- ・BRT は鉄道に比べ一概に劣るものとして考えるのではなく、システムをどう構築するかが重要になる。
- ・新しい技術やアイデアを取り入れた交通システムにしていく方向性がよいのではないかな。

Ⅲ 新金線を活用した新たな交通システム整備構想の策定

検討委員会における検討結果等を踏まえ、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、今後、以下の考え方に基づき、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、「新金線を活用した新たな交通システム整備構想」として取りまとめていく。

◇複線用地に専用道を整備する新たな交通システムを構築

◇課題解決までの間、北側区間は一般道路を走行する段階的整備について優先的に検討

◇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を構築

■庁内検討会における主な意見

- ・ B R Tをベースとした整備手法とする理由は、事業性と早期実現性である。早期実現は多くの人の想いであり、明確に打ち出していくべきである。
- ・ 早期実現を目指すとともに、全線での専用走行空間や水元方面への延伸など将来の発展性も踏まえたものにしていくべきである。
- ・ 構想骨子から構想にまとめていく中では、新たな交通システムがどのようなものか、具体的なイメージがわかりやすいようにしたほうがよい。
- ・ スケジュールをおおよそでも見えるようにすることも重要である。

4 今後の予定

令和7年11月頃 庁内検討会の開催（整備構想案について）

令和7年12月 所管委員会へ報告（整備構想案について）

整備構想策定

※ JR東日本等の関係機関とは適宜協議