

都市基盤整備特別委員会

令和7年第1回定例会

庶務報告

1 一般

[都市整備部]

- (1) 小型車両活用デマンド交通事業について (交通政策課長)
- (2) 新金線の旅客化について (新金線旅客化担当課長)
- (3) 新小岩駅周辺の街づくりについて (新小岩街づくり担当課長)
- (4) 金町駅周辺の街づくりについて (金町街づくり担当課長)
- (5) 立石駅北口地区の街づくりについて (立石駅北街づくり担当課長)

小型車両活用デマンド交通事業について

交通政策課

1 趣旨

区では、路線バスの運行休止により地域の交通利便性が特に低下した西亀有エリアにおける新たな交通手段について、アンケート調査の結果や区内交通事業者が参加する葛飾区地域公共交通活性化協議会分科会での議論を踏まえ、検討を深度化してきた。

この度、新たな交通手段となる小型車両活用デマンド交通事業の実証運行について、葛飾区地域公共交通活性化協議会への報告を経て、運行実施計画（素案）がまとまったため、その概要について報告を行うもの

2 小型車両活用デマンド交通事業の実証運行における運行実施計画（素案）の概要

実証運行期間	令和7年10月から令和9年3月まで	
運行方式	対象区域内の自宅などと乗降スポット間の移動	
対象区域	西亀有一、二、三丁目、堀切八丁目	資料1
乗降スポット	28箇所程度（鉄道駅、医療施設、商業施設、公共施設、バス停）	
利用対象者	だれでも（登録不要）	
利用者負担額	500円／1回	
行政負担額	迎車料金と運賃の合計額から利用者負担額（500円）を差し引いた額 ＋手数料	
運行日	月～土曜日（祝日を除く）	
運行時間	9時から17時まで	
運行車両	通常営業中のタクシー車両	
運行事業者	未定（タクシーグループを想定し、今後募集予定）	
利用方法	アプリまたは電話で配車（迎車）を依頼し、タクシー乗車時に 利用者が「利用申込書」をドライバーに提出する。目的地到着後、 500円の利用者負担額を支払う。	資料2
事業呼称	かつライド	

乗降スポット(案)

-  鉄道駅 : 2か所 (亀有駅、綾瀬駅)
 -  医療施設 : 6か所 (東部地域病院、亀有病院等)
 -  商業施設 : 10か所 (アリオ亀有、ベニースーパー西亀有店等)
 -  公共施設 : 8か所 (南綾瀬地区センター、高齢者総合相談センター亀有等)
 -  バス停 : 2か所 (小菅バス停、上千葉砂原公園バス停)
- 合計 : 28箇所 (その内、エリア外は18箇所)



対象区域内の自宅など ⇄ 乗降スポット
の間をサービス対象とする。



対象区域外の乗降スポット同士の
利用は不可とする。

令和6年6月実施のアンケート調査で、移動に不便を感じている人が「よく行く」として挙げた施設及び公共施設、バス停を乗降スポット(案)に設定
今後、実証運行開始までに、住民ヒアリング等を踏まえ、最終的な設定を行う。

利用方法のイメージ（例：西亀有1丁目の自宅から亀有駅までの利用）

ステップ-1 利用申込書に記入

① 乗車スポットの選択
【西亀有1丁目】にチェックし、
自宅住所（○番○号）を記入

② 行きの↓矢印を選択

③ 降車スポットの選択
【亀有駅】にチェックを入れる。

記入

利用申込書

(乗車スポット)

☒ 西亀有1丁目
○番○号

↓ ↑

(降車スポット)

☒ 亀有駅
☐ 綾瀬駅
...

利用申込書の配布場所は、乗降スポットとなる施設などを検討中

ステップ-2 配車(迎車)依頼

タクシーグループのアプリに乗車スポット（住所）を入力



もしくは

タクシーグループの配車センターに
電話し、乗車スポット（住所）を告
げる。



ステップ-3 タクシーに乗車

タクシーに乗車時に、利用申込書を
ドライバーに提出



提出

利用申込書

(乗車スポット)

☒ 西亀有1丁目
○番○号

↓ ↑

(降車スポット)

☒ 亀有駅
☐ 綾瀬駅
...

ドライバーが「かつライド」の利用、降車
スポットの確認を行い、亀有駅へ出発

ステップ-4 到着・支払い

亀有駅に到着後、500円を支払
い降車する。



¥500を支払い



支払方法については、運行事業者と
調整を行う。

3 葛飾区地域公共交通活性化協議会（令和7年2月3日開催）での主な意見と対応方針

主な意見	対応方針
既存バス路線への影響について、十分な議論と対処が求められる。	かつライド利用者アンケートにより従前の移動手段を把握しつつ、既存バス路線の利用状況をモニタリングし、バス事業者と協議・調整を行う。
利用者数に比例して行政負担が増える仕組みであり、非常に多くの利用となった場合の継続については再度議論が必要	アンケート結果から、利用件数は1日あたり20件程度を想定。運行の継続は利便性と行政負担のバランスを踏まえて検討する。
対象区域の住民に対して、十分に周知してもらいたい。	対象区域において説明会等を実施することで利用方法も含めて幅広く周知する。

4 実証運行の評価方法

実証運行期間中は、かつライド利用者アンケートやバス事業者ヒアリングを通じて以下の評価指標（案）に関する分析、検証を行い、評価する。

評価は、実証運行期間中の中間評価2回、最終評価1回の計3回を予定している。

<評価指標（案）>

- 指 標 1** 1日の平均利用件数が20件以上あること。
- 指 標 2** 周辺の路線バスに与える影響が小さいこと。
- 指 標 3** 利用者の移動利便性が増加していること。
- 指 標 4** 利用者の総合的な満足度が高いと判断されること。
- 指 標 5** 1つ以上のタクシーグループの協力があること。

※ 継続判断の基準（指標の達成度合）については今後検討を行う。

5 今後のスケジュール（予定）

令和7年6月 運行事業者の募集

都市基盤整備特別委員会報告（運行実施計画（案）について）

7月 葛飾区地域公共交通活性化協議会

8月 事業周知（説明会等）

10月 実証運行開始

庶務報告No. 2
都 市 整 備 部
令和7年3月24日

新金線の旅客化について

新金線旅客化担当課

1 趣旨

新金線旅客化の実現に向けては、ＪＲ東日本等の関係機関との協議や新金線旅客化検討委員会及び同幹事会において議論を行うなどにより、検討を進めてきた。今般、同委員会より新金線旅客化の検討結果について報告書を受領したことから、報告書及びその内容を踏まえた区の検討状況について報告するもの

《参考：これまでの主な検討経緯等》

●令和4年度

令和4年6月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告
令和4年8月	第1回新金線旅客化検討委員会開催
令和4年9月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告 第1回新金線旅客化検討幹事会開催
令和4年12月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告 第2回新金線旅客化検討幹事会開催
令和5年2月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告 第3回新金線旅客化検討幹事会開催
令和5年3月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告 第2回新金線旅客化検討委員会開催

●令和5年度

令和5年6月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告
令和5年8月	第4回新金線旅客化検討幹事会開催
令和5年9月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告
令和6年1月	第5回新金線旅客化検討幹事会開催
令和6年3月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告

●令和6年度

令和6年7月	第6回新金線旅客化検討幹事会開催
令和6年9月	都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告
令和6年10月	第7回新金線旅客化検討幹事会開催

令和6年12月 都市基盤整備特別委員会へ検討状況報告

令和7年1月 第3回新金線旅客化検討委員会開催

※その他、J R 東日本、J R 貨物、京成電鉄、警視庁、国土交通省等の各関係機関との協議・調整は別途実施

2 新金線旅客化検討委員会報告書

資料1のとおり

なお、同報告書については区ホームページにて公表する。

新金線旅客化検討委員会

報告書

令和 7 年 1 月

目次

はじめに.....	1
第1章 新金線旅客化の意義.....	2
1 葛飾区の現状.....	2
1-1 人口動態	2
1-2 新金線沿線の都市構造	3
1-3 区内の公共交通網	4
2 国内における地域公共交通の現状.....	5
3 新金線旅客化の意義・目的.....	6
4 新金線旅客化に求められる機能.....	6
第2章 旅客化の検討.....	7
1 新金線の概要.....	7
2 検討の前提条件.....	7
3 システム選択.....	8
3-1 適用する整備手法	8
3-2 車両種別	9
4 検討ケースの設定.....	10
4-1 ルート上の主な課題と検討の方向性	10
4-2 ケース設定	10

5	施設計画の検討	11
5-1	ルート上の主な課題	11
5-2	その他の検討事項	20
5-3	検討ケースの配線図	24
6	運行計画の検討	28
6-1	運行計画の前提条件	28
6-2	運行計画まとめ	28
7	需要予測	29
7-1	需要予測の方法	29
7-2	需要予測の前提条件	29
7-3	需要予測の試算結果	29
8	概算事業費	30
8-1	概算事業費の前提条件	30
8-2	概算事業費の試算結果	30
9	費用便益分析	31
9-1	費用便益分析の方法	31
9-2	費用便益分析の前提条件	31
9-3	費用便益分析の試算結果	31
10	事業スキームと採算性分析	32
10-1	スキームの検討	32
10-2	収支採算性の分析	34

第3章 検討のまとめと今後の展望.....	36
1 各ケースの比較.....	36
2 各ケースの評価及び考察.....	37
2-1 機能性	37
2-2 事業性	37
2-3 施設計画	38
おわりに.....	39
参考資料.....	40

はじめに

公共交通は、住民の日常生活、社会経済活動の基盤であり、豊かで活力に満ちた地域社会の実現に不可欠なものである。一方で、高齢社会の進展や脱炭素社会の潮流、さらにはコロナ禍によるライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く環境は、近年、大きく変化している。国においては、平成 19 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、区市町村主体による地域公共交通の維持・確保や利便性向上への取組を推進する制度を整備した。また、地域公共交通の厳しい状況を踏まえ、この間の法改正においても、地域の主体的な取組を進めるための枠組みを強化するなど、地域公共交通の活性化に向けた施策を積極的に展開している。

こうした中、葛飾区においては、令和元年に「葛飾区公共交通網整備方針」を策定し、バス交通の充実や地域主体交通の構築など、誰もが安全・快適に利用できる公共交通網の実現に向けた取組を進めている。特に、区内を南北に繋ぐ新たな交通ネットワークとなる新金線の旅客化については、東西を走る既存の鉄道網を繋ぎ区内の交通利便性を大きく向上させるとともに、区全体の活性化にもつながる重要な取組として位置付けている。区の過去の検討においては、国道 6 号との交差方法や事業性等の課題から、長期的な検討が必要であるとして長期構想路線に位置付けられたが、今般、各種法制度の整備や LRT 等の様々な交通システムの普及、貨物路線の便数減少など、新金線を取り巻く環境が大きく変化するとともに、地域公共交通の重要性が増していく中で、改めて旅客化に向けた検討が開始されたものである。

こうした背景を踏まえ、本新金線旅客化検討委員会は、旅客化の実現に向けた専門的な検討を行うことを目的に、令和 4 年 8 月に関係機関や行政オブザーバーによる検討組織として設置された。本委員会の下に専門的かつ技術的な検討を行うために設置した新金線旅客化検討幹事会での検討を含め、約 3 年間にわたり、旅客化に係る課題の整理や施設計画、運行計画、事業性等の検討を重ね、実現に向けた議論を行ってきたことから、その結果について、本報告書に取りまとめたものである。

第1章 新金線旅客化の意義

1 葛飾区の現状

1-1 人口動態

葛飾区の人口は、コロナの影響により一時は減少傾向だったが、令和7年1月には469,916人まで増加している。また、葛飾区の人口推計では、今後徐々に生産年齢人口と年少人口が減少し、65歳以上の老年人口の増加基調が続く見通しとなっている。

「葛飾区公共交通網整備方針(令和元年5月)」の策定に向けて行った区民アンケートでは、高齢者ほど将来の移動に不安を感じていることが分かった。高齢社会の進展が見込まれる状況を踏まえ、移動に困難を抱える高齢者や区内を移動するあらゆる人の日常生活を支えるために、公共交通の役割は一層重要となっている。

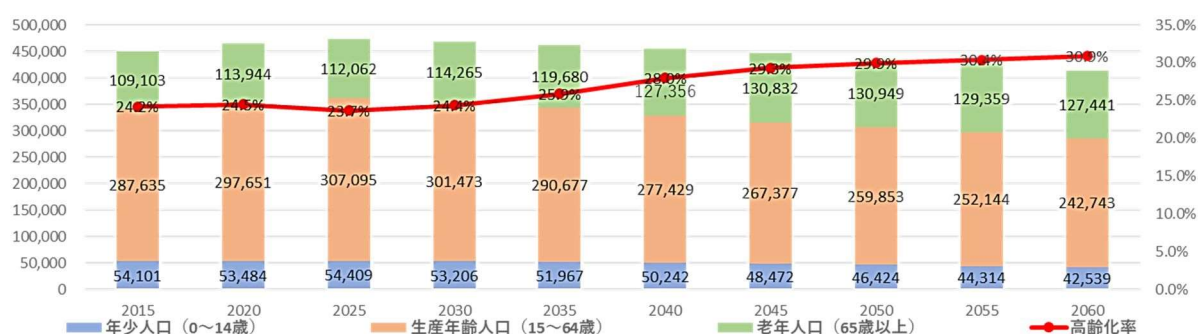


図 葛飾区の総人口と年齢構成の推移・将来推計

出典：葛飾区基本計画(令和3年8月)より作成(2015年、2020年は住民基本台帳による実績値)

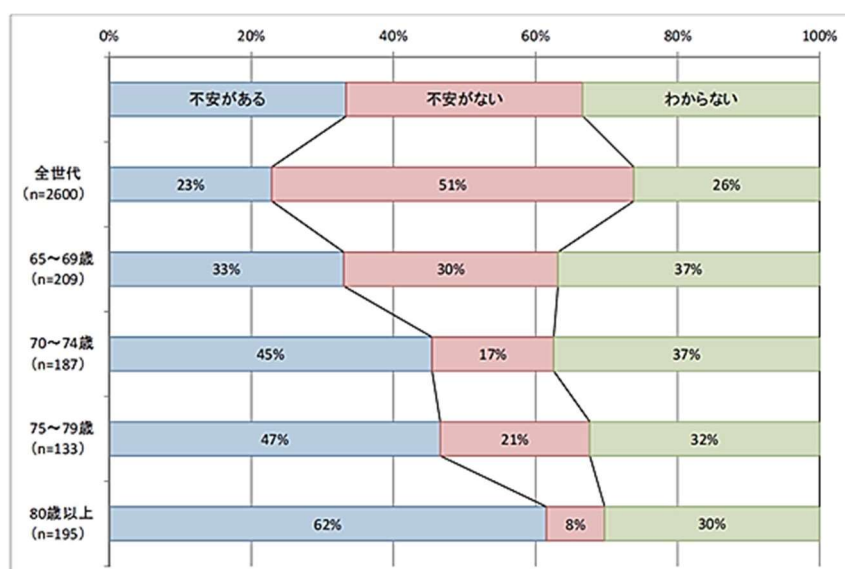


図 区民アンケートの結果(10年後の移動に不安を感じている人の割合)

出典：葛飾区公共交通網整備方針(令和元年5月)

1-2 新金線沿線の都市構造

「葛飾区都市計画マスタープラン(令和5年12月)」において、新金線沿線の新小岩駅、金町駅、京成高砂駅周辺は、土地の有効・高度利用を図りながら広域的な商業・業務等多様な機能の集積、良質な中高層住宅を誘導する「広域拠点」に位置付けられており、再開発事業等の都市基盤整備と一体となった広域的な拠点形成に向けた取組が進められている。

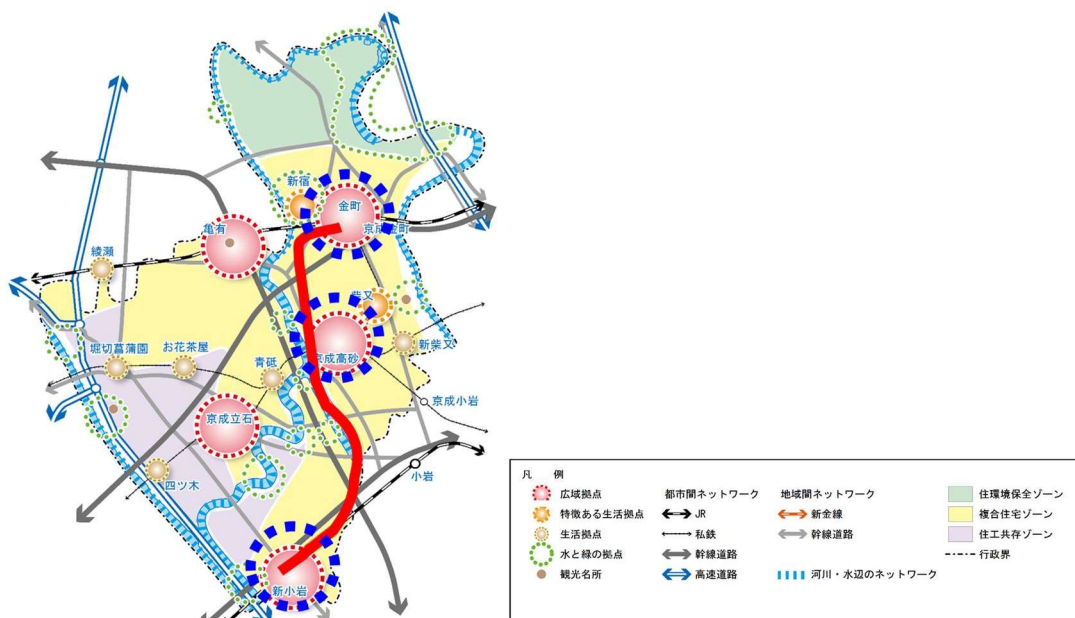


図 都市構造図

出典：葛飾区都市計画マスタープラン（令和5年12月）

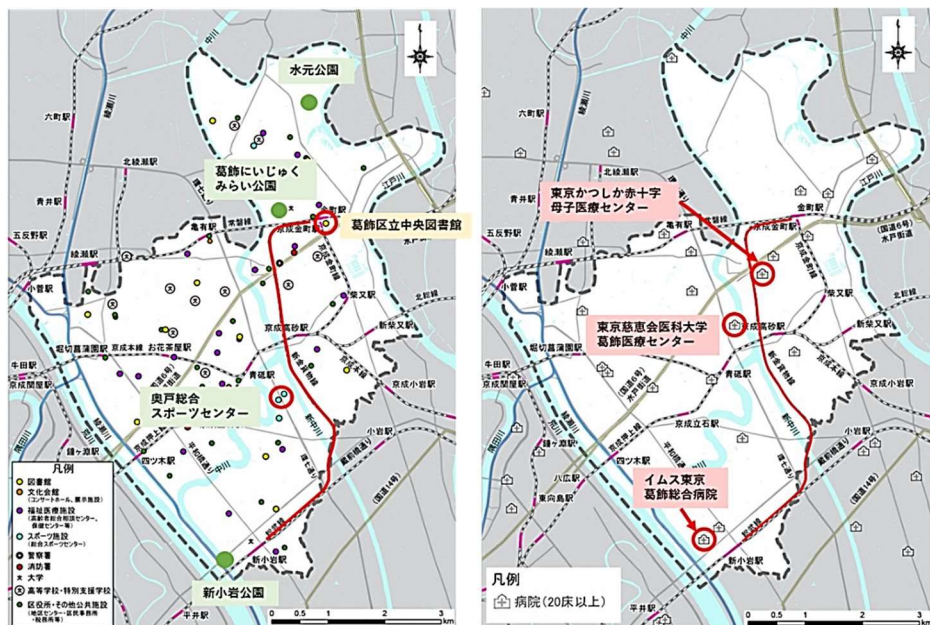


図 新金線沿線の主な行政系施設の分布（左図）と病院の分布（右図）

出典：葛飾区公共交通網整備方針（令和元年5月）

1-3 区内の公共交通網

区内の鉄道網は6路線12駅と、都心方面と千葉県方面をつなぐ東西の鉄道網が充実している。また、バス路線については、JR常磐線とJR総武線などの駅間を結ぶ基幹路線とこれを補う支線で構成された約60路線が運行され、区内公共交通の軸として区民の移動を支えている。

葛飾区では、高齢社会の一層の進展や訪日外国人旅行者の増加など社会状況の変化を踏まえ、区が目指すべき公共交通網のあり方を定める「葛飾区公共交通網整備方針(令和元年5月)」を策定した。本方針では、公共交通の充実に向けて検討する地域を整理するほか、南北交通ネットワークの充実や高齢者など移動制約者への対応等の課題を踏まえ、区内を移動するあらゆる人にとってわかりやすく利用しやすい公共交通網を目指すこととしている。



図 既存鉄道のネットワーク

出典：葛飾区公共交通網整備方針（令和元年5月）

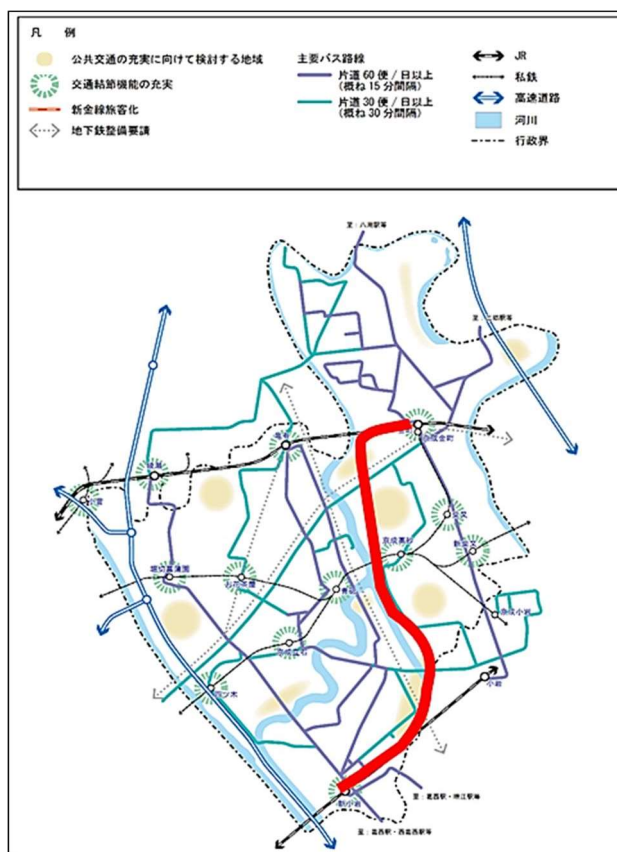


図 公共交通網整備方針図

出典：葛飾区都市計画マスタープラン（令和5年12月）

2 国内における地域公共交通の現状

地域公共交通は、区民の日常生活や社会経済活動を支える社会基盤であり、持続可能な都市・地域づくりに向けて、将来にわたってその機能が十分に維持・確保される必要がある。加えて、脱炭素社会の実現や都市の活力・魅力の向上、高齢者の移動に対する不安といった社会的な課題への対応が求められるなど、その役割は一層重要となっている。

一方で、近年の人口減少・高齢化の進展やライフスタイルの変化を背景とした輸送需要の減少、運転手不足の深刻化などにより、交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が危惧されており、地域公共交通の維持は喫緊の課題となっている。

このような状況を踏まえ、平成 19 年には、地域の主体的な取組によって地域公共交通の活性化を推進するため、地域公共交通に係る計画の策定やこれに基づき実施する事業等について定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）が施行された。また、令和 5 年 10 月の改正では、地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みが創設・拡充されるなど、地域公共交通の活性化に向けた取組を積極的に展開している。

こうした法制度を背景に、令和 5 年 8 月には宇都宮市及び芳賀町において「芳賀・宇都宮 LRT」が開業した。LRT を基軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築や、公共交通の利便性向上はもとより、交流の促進による地域の活性化など地域の発展に大きく寄与する事業として、「地域交通法」に基づく軌道運送高度化事業を適用し、事業化が進められた事例である。整備手法としては、宇都宮市及び芳賀町が軌道整備事業者として施設や車両を整備・保有し、第三セクターである宇都宮ライトレール株式会社が軌道運送事業者としてそれらを借り受けて運行サービスを提供する「公設型上下分離方式」を採用している。

新金線旅客化においても、こうした地域公共交通に関する他の事例による検討プロセスや創意工夫、知見等を参考にするとともに、法令改正等の経過を踏まえ、検討を行った。

3 新金線旅客化の意義・目的

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、葛飾区基本構想に掲げる区の将来像「誰もが生涯にわたって安全・安心・快適に自分らしく暮らし続けられるまち『葛飾』」の実現に不可欠なものである。人口減少・高齢社会の進展や脱炭素社会の潮流など公共交通を取り巻く環境が大きく変化する中、新金線旅客化は、沿線地域の公共交通の充実や、新小岩、高砂、金町といった区内の広域拠点を繋ぐ南北公共交通の軸としての役割を担うものである。また、地域内の新たな南北交通ネットワークの構築は、まちづくりへの効果や沿線をはじめとした地域社会への多面的な効果など、まちの持続的な発展への寄与が期待される。

以上を踏まえ、新金線旅客化は以下の3つの効果を担う、新たな地域公共交通として位置付け、「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」を目指し、検討を行った。

- 地域公共交通としての効果

南北方向の交通ネットワークの充実や、高齢者等の移動制約者への対応など、区内の公共交通の課題に対応した新たな地域公共交通としての効果

- 持続的に発展するまちづくりへの効果

新小岩駅、金町駅、京成高砂駅といった広域拠点を繋ぎ、沿線地域の生活利便性を向上させることで、沿線地域における新たな都市機能の創出や低未利用地の有効活用など、まちづくりの更なる発展への効果

- 地域社会への多面的な効果

誰もが利用しやすく、身近で利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、地域間の交流や、社会参加の創出、まちのイメージの向上など、活力ある地域社会につながる多面的な効果

4 新金線旅客化に求められる機能

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

- 発着時間が読め、安心して乗ることができる（定時性）
- 区内の南北拠点間を短時間で行き来することができる（速達性）
- 南北の基幹的な交通需要に対応した乗車定員、運行本数（輸送力）
- 新たなまちのシンボルとなる魅力ある交通機関（シンボル性）
- 誰もがわかりやすく、利用しやすいサービス（利便性・快適性）
- カーボンニュートラルを見据えた、環境にやさしい交通機関（環境課題への対応）

第2章 旅客化の検討

1 新金線の概要

新金線とは、新小岩信号場駅と金町駅を結ぶ約 6.6km の JR 総武線貨物支線であり、大正 15 年に当時の国鉄により開通された。国鉄分割民営化により東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東」という。）が第一種、日本貨物鉄道株式会社（以下「JR 貨物」という。）が第二種鉄道事業者となった。

現在は 1 日あたり上下合わせて 9 本の貨物列車のほか、JR 東の工事用臨時列車が運行している。

全区間が単線として運行されているが、既存の貨物線の西側（新小岩信号場駅から JR 常磐線との合流地点まで）には、複線用の用地（以下「複線用地」という。）が確保されている。

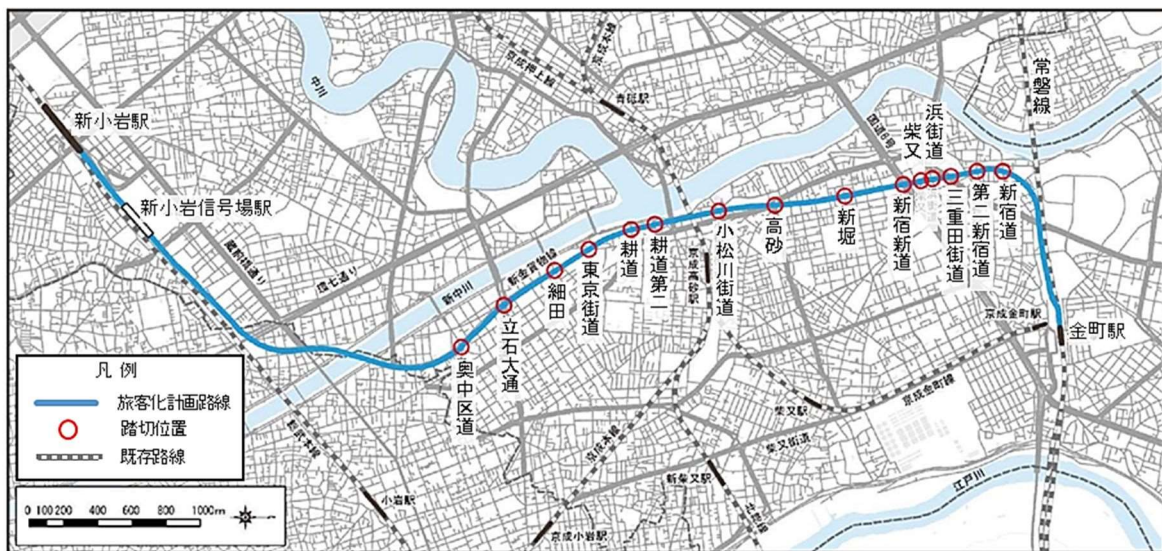


図 新金線平面図

2 検討の前提条件

- 現行の法令や基準、施設の現況の中で検討を行う

検討時点での仮定として、現行の法制度や既存施設の現況の中で検討を行う。このため、検討の中で挙げている課題、留意事項は、将来にわたって継続することを意味しない。

- 貨物列車や工事用臨時列車の運行は今後も存続するものとして検討を行う

既存の貨物列車や工事用臨時列車の運行が将来にわたって存続することを前提とし、現在の運行状況に影響を与えない。

- 鉄道用地の活用を基本とし、一般用地の活用は最小限となるよう検討を行う

既存の貨物線用地及び複線用地を活用した施設計画を前提とし、民地等の一般用地の活用は最小限となるように検討を行う。なお、貨物線用地及び複線用地の活用については、事業化の際に JR 東及び JR 貨物とより詳細な調整が必要である。

3 システム選択

3-1 適用する整備手法

新金線を旅客化するにあたり、旅客線と貨物線で線路を共用するか、分離するかによって整備手法が異なるため、複数のケースを設定して検討を行った。

(1) 旅客線と貨物線を共用

既存の貨物線の線路を旅客車両が走行する整備方法である。既存の貨物線は、鉄道事業法により整備されており、同一の施設で異なる法規を適用することはできないため、旅客線も鉄道事業法が適用される。貨物線と併存して運行するため、既存線路に加え、行き違い用の線路を一定程度設ける。行き違い線を設けて複線とした部分については、旅客車両と貨物車両の両方が走行可能な線形条件を適用する必要がある。

(2) 旅客線と貨物線を分離

複線用地に既存の貨物線とは別に新たに旅客車両専用の走行路を整備する方法である。貨物線に旅客車両が乗り入れるなど旅客線と貨物線が施設を共用することはない。新たな走行路を鉄軌道として整備するか、専用道路として整備するかによって導入車両や運行形態等が異なる。

① 旅客線を鉄軌道で整備

複線用地に新たに鉄軌道を整備する方法である。鉄軌道整備に関する適用法令は、鉄道事業法と軌道法があるが、より小さな曲線半径や急勾配を採用することができる軌道法での整備として検討を行った。基本的には駅部付近を複線として行き違いを行い、駅部以外については単線運行とすることとした。

② 旅客線を専用道路で整備

複線用地に新たに専用道路を整備する方法である。専用道路の整備に関する適用法令は、道路運送法と道路法があるが、区が一体的に整備することにより区の求めるサービス水準の維持ができることなどから、上下分離方式のスキームを用いることができる道路法での整備とし、運行については道路運送法を適用するものとして検討を行った。基本的には駅部付近を2車線として行き違いを行い、駅部以外については1車線で運行を行うこととした。

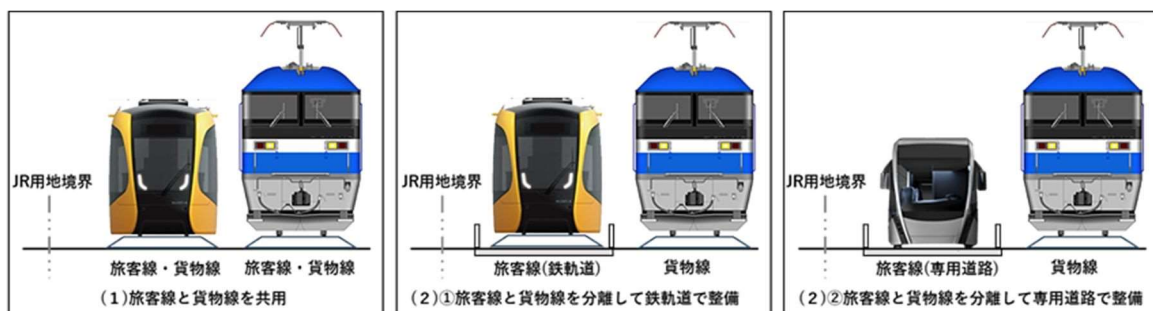


図 整備手法毎のイメージ

3-2 車両種別

新金線旅客化に求められる機能（P6第1章の4）の観点から、車両に求められる機能を整理し、導入する車両について検討を行った。

表 新金線旅客化に求められる機能と車両に求められる機能

新金線旅客化に求められる機能	車両に求められる機能
定時性・速達性	駅施設での停車時間短縮のため複数ドアでのスムーズな乗降
輸送力	南北の基幹的な交通需要に対応できる乗車定員
シンボル性	まちのイメージ向上につながる魅力のあるデザイン
利便性・快適性	低床による乗降利便性や周辺環境に配慮した静音性
環境課題への対応	環境性能に優れたクリーンエネルギーの活用

（1）旅客線と貨物線を共用する場合及び旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備する場合

導入車両としては、普通鉄道車両とLRT車両が想定されるが、LRT車両は普通鉄道車両と比べると、一般的には床高が低く、道路から停車施設や車両への移動がスムーズに行えることに加え、軽量であるため、騒音や振動が抑えられ、住宅街を走行する車両としてより適していると考えられる。

このことから、旅客線と貨物線を共用する場合及び旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備する場合においては、LRT車両の導入を想定して検討を行った。

（2）旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備する場合

旅客線を走行する車両としては、連節車両を想定した。連節車両は乗車定員が多く、輸送力を確保できるとともに、複数ドアによるスムーズな乗降が可能であるなど車両に求められる機能を充足することから、旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備する場合においては、連節車両の導入を想定して検討を行った。

なお、クリーンエネルギー（EV、FCV）で走行する連節車両は、現時点で国内メーカーでは生産されていない。このため、国内での開発状況を注視するとともに、デザイン性が高く、クリーンエネルギーを利用した海外製車両の導入についても検討していくこととした。

	LRT車両	連節車両
諸元	全長：約30m 全幅：約2.6m 乗車定員：約160人 床高：約300mm	全長：約18m 全幅：約2.5m 乗車定員：約120～140人 床高：約300～330mm
車両イメージ	 ライトライン（芳賀・宇都宮LRT）	 Irizar ie tram（フランス パイヨンヌ～ピアリッツ）

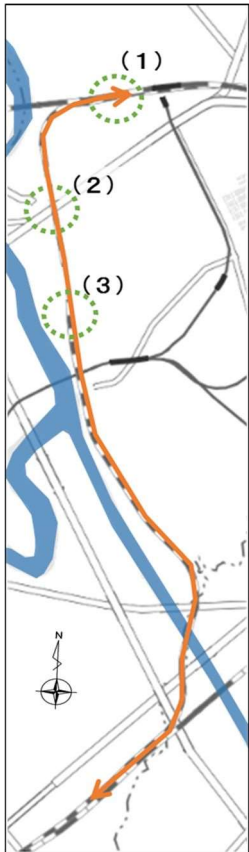
図 導入を想定する車両の諸元と車両イメージ

4 検討ケースの設定

旅客化の検討は、複数の検討事項が相互に関係するため、整備手法、導入車両、ルート上の課題への対応方法を踏まえてケースを設定した。

4-1 ルート上の主な課題と検討の方向性

ケース設定にあたり、新金線旅客化に係る主な課題と検討の方向性を整理した。



(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

(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

(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旅客線のみ高架化 ③既存貨物線上を走行
④一般道路を走行して迂回

4-2 ケース設定

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	旅客線と貨物線を 分離して 鉄軌道を整備			旅客線のみ高架化	旅客線のみ 高架化
D				平面交差	
E	旅客線と貨物線を 分離して 専用道路を整備	連節車両	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
F					

5 施設計画の検討

5-1 ルート上の主な課題

(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、新金線旅客化に求められるサービス水準の運行本数を前提とすると、旅客車両の走行や、新たに旅客線を整備する余地がない。また、金町駅構内についてはJR 東の保守整備拠点となっているほか、JR 貨物による機関車の機回しに使用されており、今後も継続して使用される見込みである。このため、ケースA, B, C, D, Eについては、金町駅構内の既存の保守用線路上に高架橋を設置し、旅客線を走行させる検討を行った。また、専用道路から一般道路へ接続するケースFについては、一般道路を走行し金町駅へ接続する検討を行った。

① 旅客線を高架化し高架駅で発着

旅客線と貨物線を共用するケースA, B及び、旅客線と貨物線を分離するケースC, D, Eについて、金町駅構内は、既存の保守用線路上に高架橋による走行路新設を想定した。

ただし、既存施設への影響を考慮した高架橋工事の実現性については、相当程度の困難が想定され、事業化の際にはその実現性について関係者との詳細な検証が必要である。

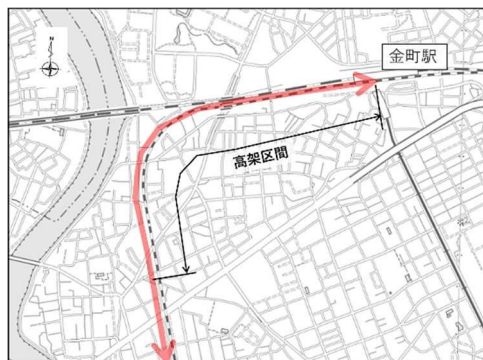


図 既存線路上に高架橋を新設して接続する方法（ケースAの例）

② 一般道路を走行して駅前広場で発着

旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備するケースFについては道路運送法を適用した運行を想定しており、一般道路の走行が可能である。このため、先で述べた高架橋工事の実現性が不明瞭である点を回避するため、一般道路の走行による既存の金町駅北口駅前広場及び南口駅前広場への接続を検討した。



図 一般道路を走行し金町駅へ接続する方法

ア) 北口ルート

JR 常磐線と立体交差する一般道路（都市計画道路補助第 276 号線）を通り JR 常磐線北側に抜け、金町駅北口駅前広場へ接続するルートである。

既存の北口駅前広場への接続にあたっては、歩行者や乗降客の安全な動線や滞留スペースの確保、理科大学通りからの連節車両のスムーズな走行に課題があることから、課題への対応が困難な場合には、駅周辺エリアまでの暫定的な整備について検討が必要である。

なお、北口駅前広場及びその前後の道路は拡張・拡幅整備が計画されており、事業の進捗に合わせて、将来的には拡張整備後の駅前広場に接続できるよう、まちづくりと連携を図る必要がある。

イ) 南口ルート

国道 6 号を走行し、金町駅南口駅前広場に接続するルートである。

既存の南口駅前広場への接続にあたっては、駅前横断歩道での歩行者の往来や国道 6 号の交通量から、ピーク時における定時性・速達性に影響が出ることが想定される。また、既存交通への影響を考慮すると、国道 6 号上には連節車両が停車する駅の設置は難しく、駅数の減少により利便性が低下する可能性がある。

北口ルートと南口ルートの特徴を考慮し、一般道路を走行するケース F については、水元公園等の葛飾区北部への拡張性や総武線から東京理科大学への通学需要も見込める北口ルートを前提として検討を行うこととした。

（２）国道６号との交差

新金線は国道６号と交差しており、旅客化検討に際しては、既存の道路交通状況へ影響を与えないことを前提とした。なお、国道６号は新宿二丁目から金町六丁目付近において、主要交差点・鉄道踏切を起因とする交通渋滞の緩和と沿道周辺の都市機能の改善を図る拡幅・立体事業（以下「新宿拡幅事業」という。）が実施されている。新宿拡幅事業の計画縦断図では、新金線が高架化されることとなっているが、現時点では、事業手法や完了時期が明らかとなっていない。このため、本検討では、高架化による交差と平面交差の両案について検討を行った。

ケースＡは貨物線と旅客線をともに高架化して交差、ケースＣは旅客線のみが高架化して交差、ケースＢ、Ｄ、Ｅは貨物線に並行して平面交差、ケースＦは一般道路の走行による平面交差を想定することとした。

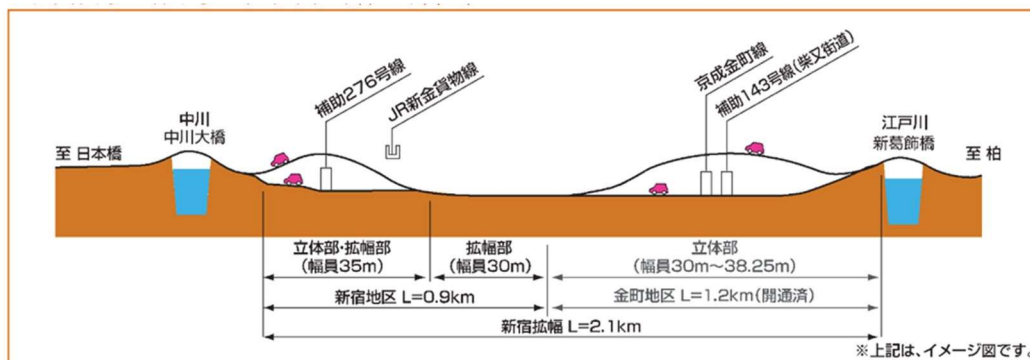


図 新宿拡幅事業計画縦断図

出典：新宿拡幅事業パンフレット

① 旅客線・貨物線ともに高架化

旅客線と貨物線を共用し両線ともに高架化するケースＡについては、貨物車両の走行を考慮した勾配を設定した。国道６号との交差部を高架化した場合、２つの踏切を盤下げすることで、７つの踏切が除却されるが、１つの踏切で道路の横断が不可となる。

② 旅客線のみ高架化

旅客線と貨物線を分離し旅客線のみが高架化するケースＣについては、軌道法を適用するため、貨物線と線路を共用するケースＡに比べ急勾配を採用できることから、踏切への影響は発生しなかった。また、貨物線は平面のままと想定したため、除却される踏切はない。

なお、新金線を高架化する場合は、新宿拡幅事業の進捗状況に応じて検討する必要がある、一定程度の期間を要することが予想される。

③ 平面交差

貨物線に並行して国道6号と平面で交差する方法について検討を行った。ここでは鉄軌道を新設するケースB、Dについて記載するが、専用道路を新設するケースEについても同様となる。

ア) 現状と検討の前提

国道6号と新金線の交差部の新宿新道踏切には道路信号が設置されており、道路信号が青の場合、道路交通法の規定により車両は踏切を一時停止しないで通過することができる。国道6号は自動車交通量が多いため、道路渋滞時には、国道6号側の青信号の時間を長くすることで、道路交通の円滑化を図る対応がとられている。また、貨物車両の通過時には鉄道信号と道路信号が連動し、道路信号が赤となり踏切が遮断される。

本検討における国道6号との平面交差については、国道6号の自動車交通に影響を与えないよう、国道6号の信号が赤の時にのみ旅客車両を通過させることとした。



図 現在の新金線と国道6号との交差部（新宿新道踏切）

イ) 平面交差の方法

軌道法を適用させるケースDについては、道路信号に従い、横断する方法を想定する。

鉄道事業法を適用させるケースBについては、以下の2つが想定される。

- (i) 旅客車両を踏切の手前で停止させ、国道6号の信号に合わせて遮断機を閉じ、道路を横断する方法
- (ii) 国道6号付近で軌道法を適用させ、鉄道敷地外に新たに軌道用線路を敷き、道路信号に従い横断する方法

検討の結果(i)は国道6号の赤信号時間内に旅客車両を横断させられる時間的余裕がないことが確認された。このため、鉄道事業法を適用するケースBについて、(ii)軌道法を適用させ、道路信号で横断することとした。なお、ケースBについては、新宿新道踏切付近以北は軌道法を適用することとした。

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
国道6号の信号									
	直進青	直進黄	全赤	右折青	右折黄	全赤		赤	
	109 秒	4 秒	2 秒	9 秒	2 秒	2 秒	22 秒		
							35 秒		
	150 秒								

図 国道6号の信号サイクル

警報～遮断開始	遮断機降	遮断完了～列車到着	旅客車両通過	遮断機昇
6 秒	9 秒	4 秒	17 秒	5 秒
計35秒				
遮断動作終了までの時間		9 秒	} 35秒	
踏切内の安全確認及び遮断動作完了から発車までの時間		4 秒		
LRT車両(全長約30m)の通過に要する時間		17 秒		
余裕時間		0 秒		
遮断機が上がる時間		5 秒		

図（i）踏切で国道6号を横断する場合の信号現示と旅客車両の踏切通過シミュレーション

表 ケースBにおける国道6号との平面交差の検討

	(i) 踏切で横断	(ii) 道路信号で横断
横断方法	旅客車両を踏切の手前で停止させ、国道6号の信号にあわせて遮断機を閉じ、その上で横断させる	旅客車両を国道6号の手前で停止させ、国道6号の道路信号に従い横断させる
イメージ		
横断部の適用法令	鉄道事業法	軌道法
信号サイクルとの関係	・通過時間：17秒 ・踏切遮断機の昇降時間等：18秒 ・余裕時間：0 秒	・通過時間：17秒 ・余裕時間：18秒
設備	道路信号に連動した鉄道信号を制御するシステムの開発が必要	道路信号、鉄道信号、軌道信号を連動して制御するシステムの開発が必要
道路形状	変更なし	安全性が担保された交差点形状の検討が必要

ウ) 平面交差における貨物線と旅客線の分離

ケースB、Dについて、国道6号を道路信号に従い横断する際の、貨物線と旅客線の位置関係について検討を行った。貨物線と旅客線の分離について、「分離無」の場合には旅客車両通過時における歩行者の停止場所・方法に課題があり、「分離有」の場合には貨物車両接近時に軌道内への歩行者や自動車の取り残しの可能性がある。

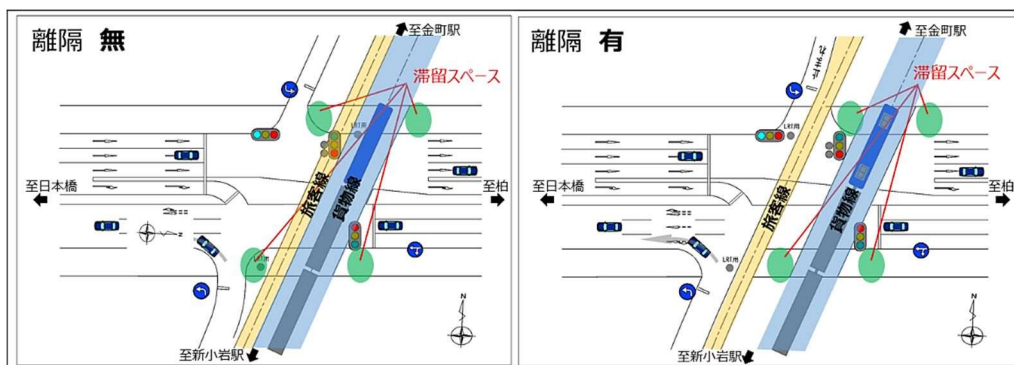


図 国道6号との平面交差における分離の無と有のイメージ

表 分離無と分離有の留意事項等

	旅客線と貨物線の分離 無	旅客線と貨物線の分離 有
交差点処理	旅客車両通過時における歩行者の停止場所・方法に課題がある	滞留スペースの不足により、貨物車両接近時における軌道内への歩行者、自動車の取り残しの可能性がある
	北側側道から国道6号へ流入してくる自動車と旅客車両の交錯	
信号の連動	3種類の信号の連動が必要となる可能性がある	

新金線と国道6号が平面交差する場合は、関係機関と協議のうえ安全性を確保した交通処理の検討が必要であり、現時点では実現性の担保が得られていない。

④ 一般道路を走行して平面交差

国道6号との交差方法について、新金線を高架化する場合は、新宿拡幅事業の進捗状況に応じた検討が必要で時間を要することが予想され、平面交差の場合は、現時点では実現可能性の担保が得られていない。このため、旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備するケースFにおいては、既存の一般道路を走行し、中川大橋東交差点での交差を想定して検討を行った。



図 中川大橋東交差点の位置

(3) 高砂踏切付近

既存の貨物線の西側には複線用地が存在しており、本検討ではこれを活用し旅客線を走行させることを前提としている。しかし、高砂踏切付近については、都市計画道路補助第276号線の整備により既存の貨物線を西側へ移設しており、この周辺についてのみ西側に複線用地がないため、複線用地を連続的に活用することができない。

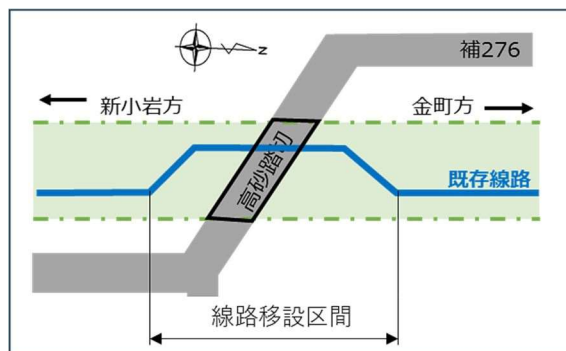


図 現況イメージ

複線用地を確保する方法として、既存貨物線の再移設が考えられるが、周辺宅地環境への影響が大きいことが想定されるため、再移設以外の対応方法について検討を行った。

本検討においては、ケースA、C、D、Eについては高架化、ケースBについては既存線路上を走行、ケースFについては一般道路を走行して迂回により対応することとした。

① 旅客線・貨物線ともに高架化

旅客線と貨物線で線路を共用するケースAについては、国道6号を旅客線と貨物線の両方を高架化して交差する想定だが、貨物線の勾配の関係から高砂踏切付近についても高架構造となる。

② 旅客線のみ高架化

旅客線と貨物線を分離するケースC、D、Eについては、高砂踏切付近を旅客線のみ高架化することとした。

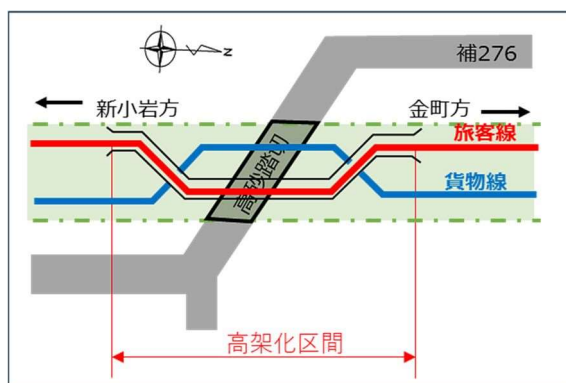


図 旅客線のみ高架化するイメージ

③ 既存貨物線上を走行

旅客線と貨物線で線路を共用するケースBについては、行き違いのために複線を設けることができる部分では複線としているが、高砂踏切付近については単線とし、既存線路を活用することを想定した。

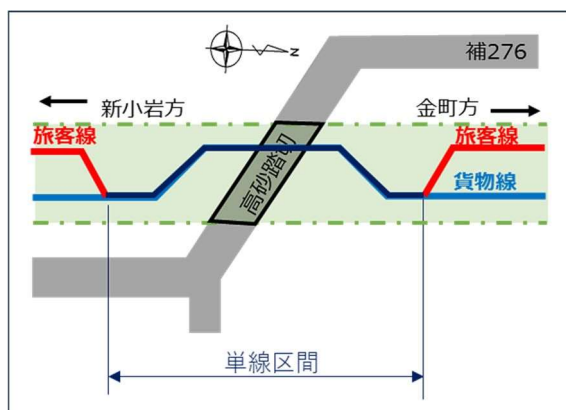


図 既存の貨物線上を走行するイメージ

④ 一般道路を走行して迂回

旅客線と貨物線を分離し、専用道路を整備するケースFについては、高砂踏切以南で専用道路から一般道路へ接続し、以北は一般道路を走行することを想定した。

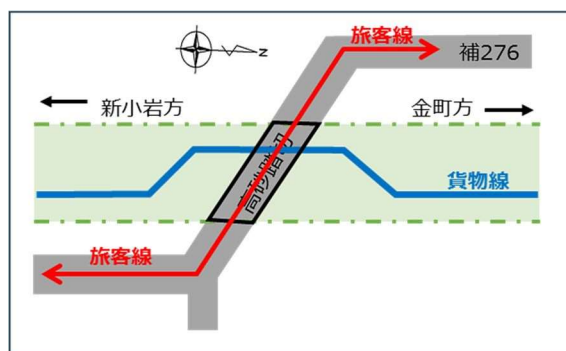


図 一般道路を走行して迂回するイメージ

5-2 その他の検討事項

(1) 新小岩駅への接続

① 鉄軌道上を走行する場合

鉄軌道上をLRT車両が走行するケースA, B, C, Dについては、新小岩駅北側の交通結節点である新小岩駅東北広場隣地への接続を検討した。新小岩駅との乗換利便性を図れるよう高架橋形式とし、駅前広場の機能を維持しつつ、新小岩駅までのスムーズな動線を確保し、バリアフリーに配慮した構造となるよう検討した。

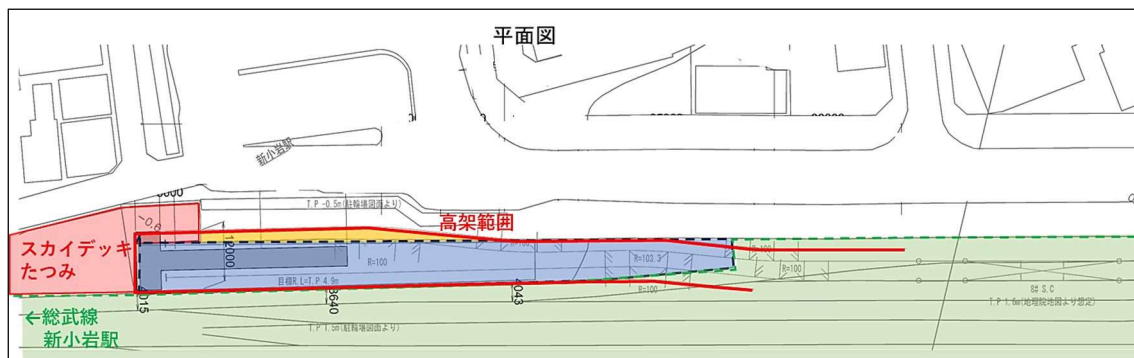


図 新小岩駅東北広場上空の高架構造平面イメージ

② 専用道路上を走行する場合

専用道路上を連節車両が走行するケースE, Fについては、転回が必要であるため、新小岩駅東北広場のロータリーを使用して転回することを想定した。連節車両の軌跡を考慮すると、既存バスベイ等に支障するため、検討の進捗に応じ関係機関との調整が必要である。

(2) 駅数・駅施設

① 駅数

新金線の旅客化は、地域公共交通として位置付けるものであることから、駅勢力圏については、高齢者の一般的な徒歩圏(500m)、鉄道駅勢力圏(800m)、バス停勢力圏(300m)を参考に、利便性・速達性の観点も考慮して、300m～800mの範囲内とし、駅数については、10 駅と仮定した。

② 駅施設に求められる機能

ア) 定時性・速達性

車外で事前に運賃収受を行うなど、定時性・速達性を確保するためのスムーズな乗降が可能な施設

イ) 利便性・快適性

低床で道路一駅一車両の移動が円滑にできるバリアフリーに配慮した構造や、運行情報案内システムの導入などによる利便性・快適性の高い施設

ウ) シンボル性

まちのシンボルとなるデザイン性の高い外観

③ ホーム幅員

関係法令や各種基準を参考に、2.0mを確保することとした。

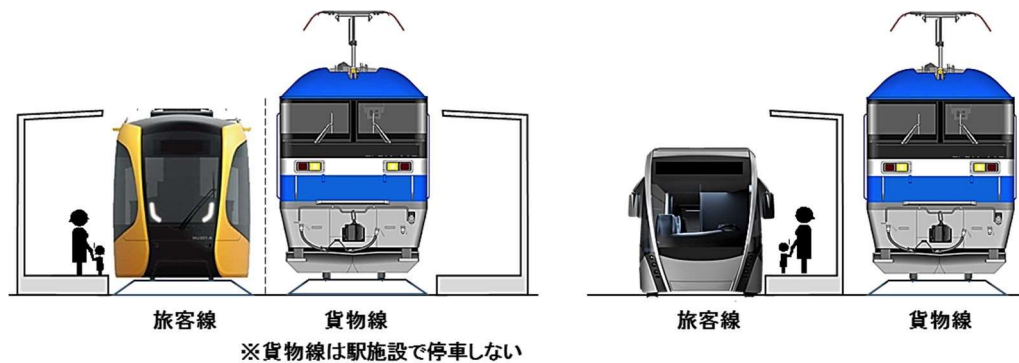


図 駅構造のイメージ (左: ケースA, B、右: ケースC, D, E, F)

(3) 車両基地

車両基地は、主に新小岩信号場駅付近の JR 貨物用地内に収まるよう検討した。なお、日常的な点検以外の検査等は外部委託を行うことを仮定したが、実際の運用に当たっては必要編成数や既存施設への支障等に応じて精査が必要である。

(4) 導入車両に係る留意事項

① 既存貨物線路を LRT 車両が走行する際の留意事項

既存の貨物線路を走行するケース A、B は、導入を想定する LRT 車両が既存貨物線路の諸基準を満たす必要がある。

ア) 軌間

既存線の間隔と、LRT 車両での間隔が等しいため、影響は想定されない。

イ) 受電電圧

既存線の受電電圧は 1,500V だが、LRT 車両の受電電圧は一般的には 600V や 750V である。複電装置により規格が異なる電圧への対応も可能だが、車両機器等の配置を考慮した検討が必要である。

ウ) 車輪径

LRT 車両の車輪径は JR 東の基準より小さいものが多い。このため、分岐器を通過する際の走行安全性について検証が必要である。

エ) 建築限界・車両限界

普通鉄道車両と LRT 車両では建築限界や車両限界が異なるため、LRT 車両の一部が既存線の車両限界をはみ出す場合がある。そのため、支障物の有無の確認等走行安全性の確認が必要である。また、駅施設は、既存線の建築限界の外に築造する必要があるため、LRT 車両とホームの間の隙間ができてしまうことから、可動式ステップ等による対応が必要である。

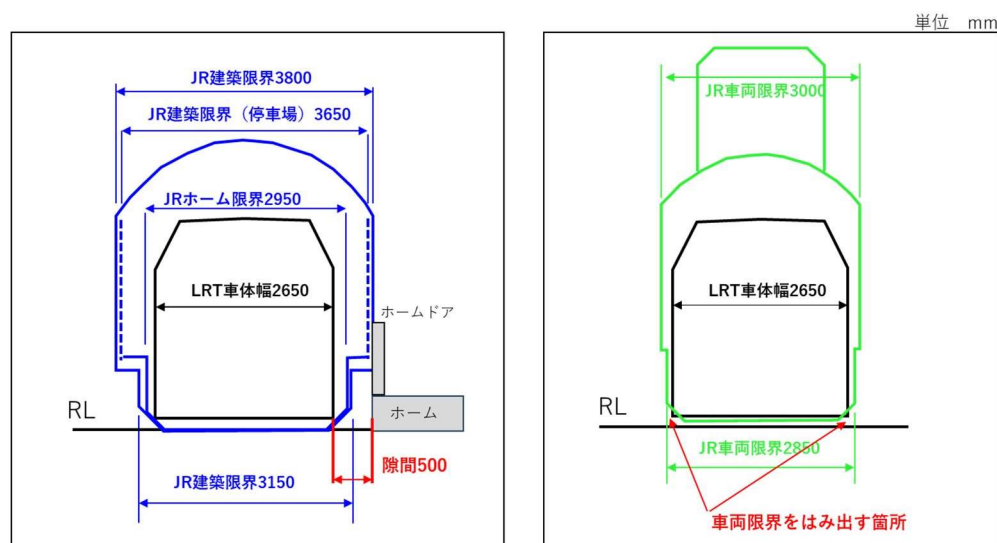


図 既存線の建築限界・車両限界と LRT 車両の重ね図 (左: 駅部、右: 駅部以外)

② 連節車両導入に係る留意事項

専用道路及び一般道路を走行するケース E、F は、連節車両導入に係り以下のような留意事項がある。

ア) 走行

一部一般道路を走行するケース F については、右左折を伴う一部の交差点などで、停止線の位置や歩道巻き込み等の改修が必要である。また、走行ルートや使用車両の安全性について、道路管理者、運輸局、警視庁などと協議の上、許可等の申請が必要である（保安基準緩和認定申請、特殊車両の通行許可申請）。

イ) 整備・維持管理

特殊な設備が必要であり、費用や時間を要するため、適切な維持管理体制を構築する必要がある。

ウ) クリーンエネルギーの活用

EV や FCV の連節車両は、現時点で国内メーカーでは生産していないため、国内メーカーの開発状況を注視するとともに、海外製車両の輸入についても検討が必要である。

エ) 海外製車両の導入

海外製車両を導入する場合、車両の安全性を協議の上、独立行政法人自動車技術総合機構から認証を受ける必要がある（並行輸入自動車の申請）。また、海外製部品の調達には費用や時間を要するため、適切な維持管理体制を構築する必要がある。

（５）中川放水路橋梁

中川放水路橋梁は、昭和 34 年に架橋されたもので、橋脚は 2 線分が構築されているものの、橋桁は 1 線分のみが架橋されて新金線が走行している。

旅客線と貨物線を分離するケース C、D、E、F については、架橋されていない橋脚に橋桁を新設して利用することを前提とした。なお橋脚については、耐震補強を行った上で使用するものと想定した。

ただし、実際の使用の可否については、詳細に検討を行い、河川管理者や JR 東等の関係者との協議が必要である。



図 中川放水路橋梁

5-3 検討ケースの配線図

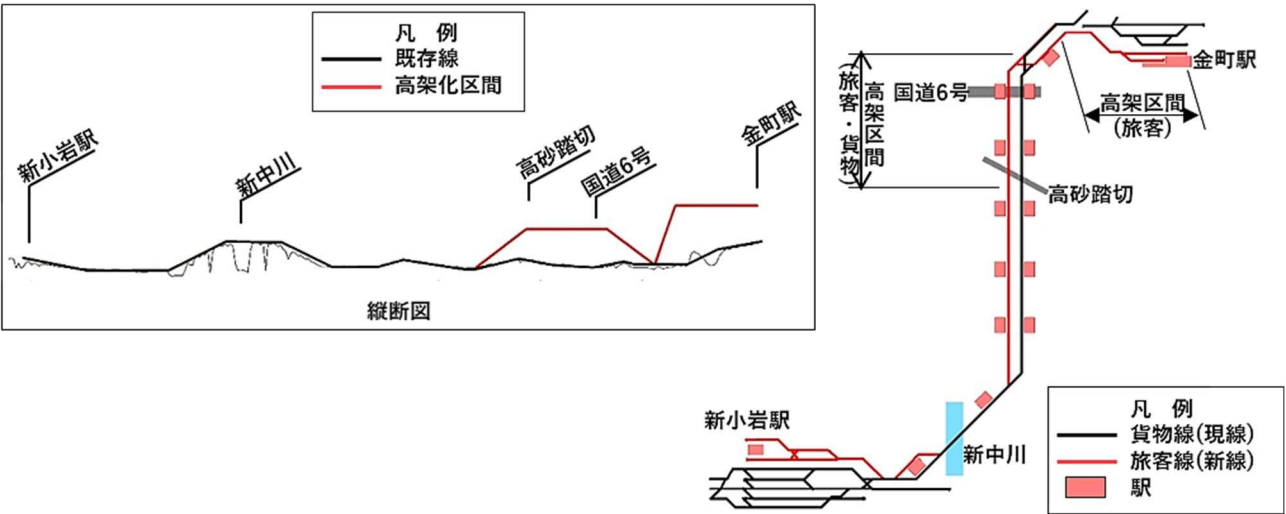
これまでの検討を踏まえ各検討ケースにおける配線計画について検討を行った。

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	一般道路を走行して駅前広場で発着	平面交差	
E				一般道路を走行して平面交差	
F	旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備				一般道路を走行して迂回

図 検討ケースと各ケースの設定(再掲)

(1) ケースA

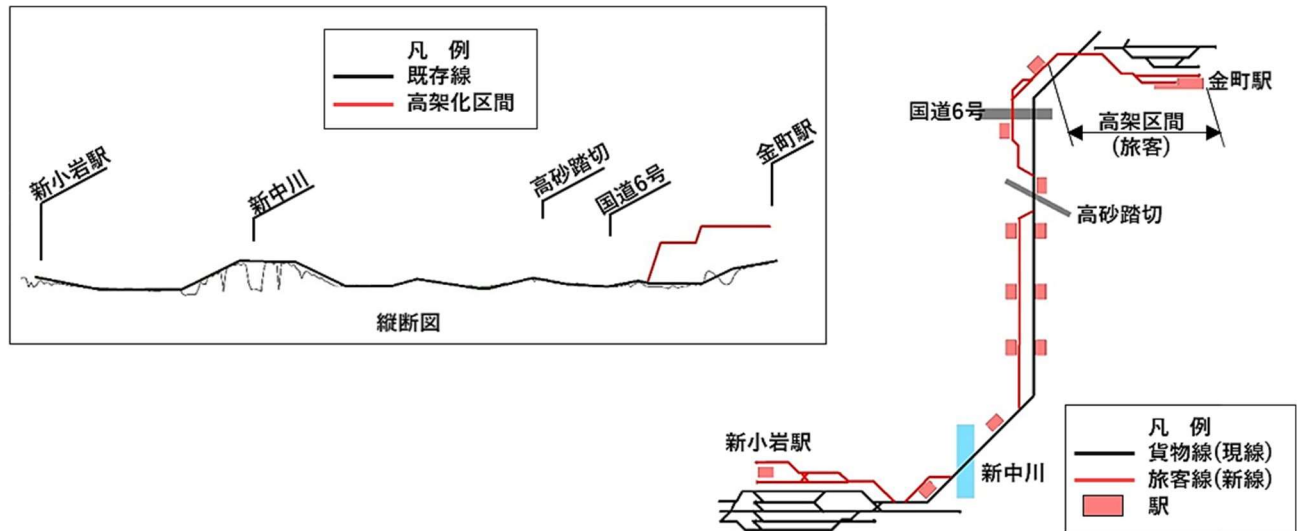
配線計画の主な考え方	
整備手法(車両)	旅客線と貨物線を共用(LRT車両)
適用法令	鉄道事業法
金町駅への接続	旅客線を高架化し高架駅で発着
国道6号との交差	旅客線・貨物線ともに高架化
高砂踏切付近	旅客線・貨物線ともに高架化



(2) ケースB

配線計画の主な考え方

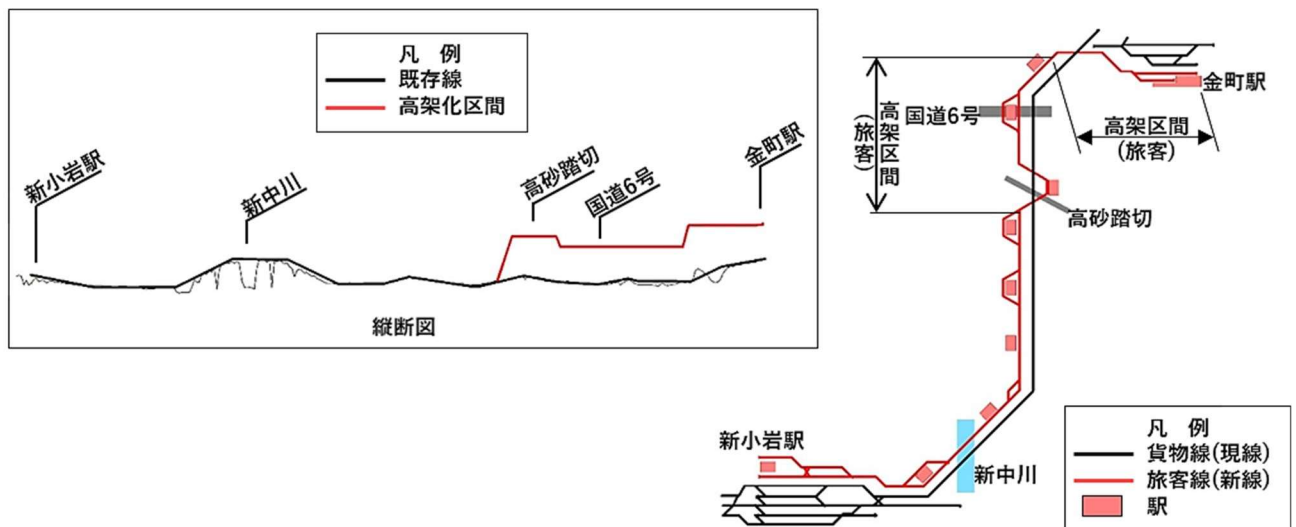
整備手法(車両)	旅客線と貨物線を共用(LRT車両)
適用法令	鉄道事業法(国道6号を平面交差するため新宿新道踏切から金町駅は軌道法)
金町駅への接続	旅客線を高架化し高架駅で発着
国道6号との交差	平面交差
高砂踏切付近	既存貨物線上を走行



(3) ケースC

配線計画の主な考え方

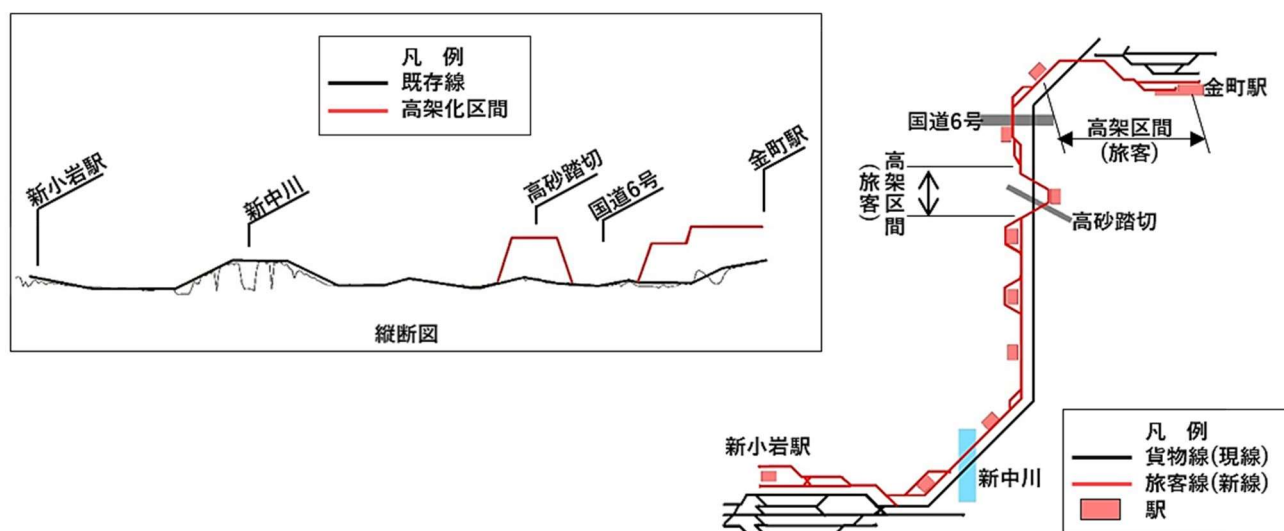
整備手法(車両)	旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備(LRT車両)
適用法令	軌道法
金町駅への接続	旅客線を高架化し高架駅で発着
国道6号との交差	旅客線のみ高架化
高砂踏切付近	旅客線のみ高架化



(4) ケースD

配線計画の主な考え方

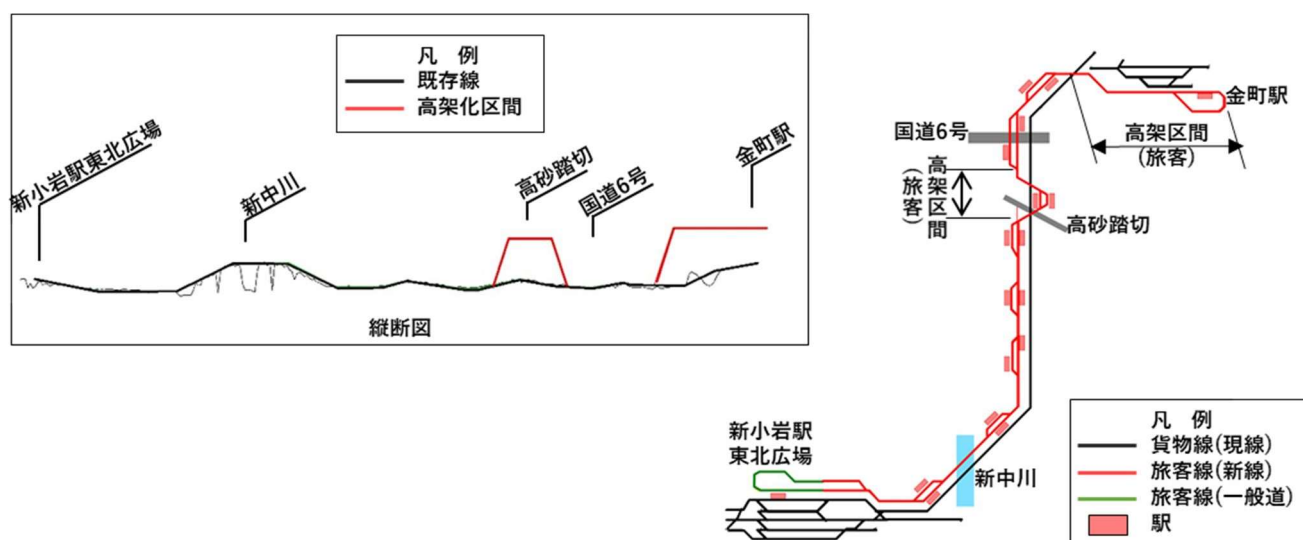
整備手法(車両)	旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備(LRT車両)
適用法令	軌道法
金町駅への接続	旅客線を高架化し高架駅で発着
国道6号との交差	平面交差
高砂踏切付近	旅客線のみ高架化



(5) ケースE

配線計画の主な考え方

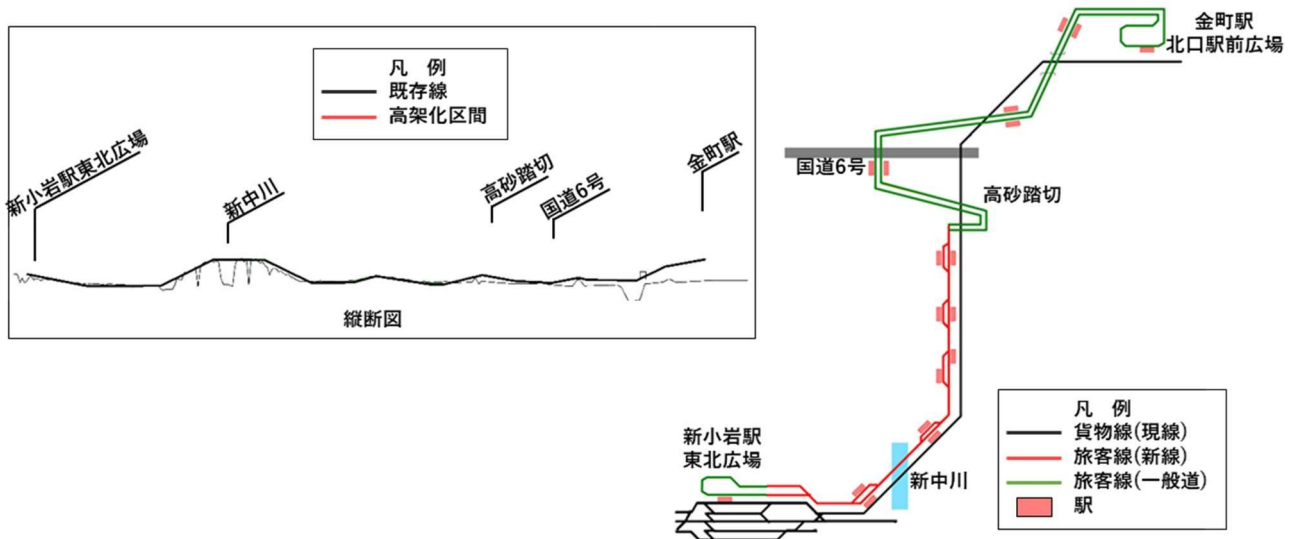
整備手法(車両)	旅客線と貨物線を分離し専用道路を整備(連節車両)
適用法令	道路運送法(専用道路の整備は道路法)
金町駅への接続	旅客線を高架化し高架駅で発着
国道6号との交差	平面交差
高砂踏切付近	旅客線のみ高架化



(6) ケース F

配線計画の主な考え方

整備手法(車両)	旅客線と貨物線を分離し専用道路を整備(連節車両)
適用法令	道路運送法(専用道路の整備は道路法)
金町駅への接続	一般道路を走行して駅前広場で発着
国道6号との交差	一般道路を走行して平面交差
高砂踏切付近	一般道路を走行して迂回



6 運行計画の検討

6-1 運行計画の前提条件

(1) 運行本数

LRT 車両を使用するケース A, B, C, D は、需要予測に応じた輸送力を確保するため、概ね最混雑区間のピーク率を 20%、混雑率 150% を目安にピーク時の運行本数を 8 本/時、オフピークの運行本数を 4 本/時と設定した。

連節車両を使用するケース E, F は、LRT 車両と比べ乗車定員が少なく、定員以上の乗車ができないため、ピーク時とオフピーク時の運行本数をそれぞれ 10 本/時と 6 本/時に設定した。

なお、ピーク時における混雑の影響など、事業化の際には、さらに詳細な分析を行う必要がある。

(2) ダイヤの設定条件

駅間平均速度（駅停車時間を除く）は、類似事例から適用法令毎にケース A, B は 25km/h、ケース C, D は 20km/h、ケース E, F の専用道路は 20km/h、一般道路は 13.6km/h に設定した。

なお、既存の貨物線と線路を共用するケース A, B においては、貨物列車の運行へ影響が出ないようダイヤを設定した。

6-2 運行計画まとめ

前提条件を基にした新小岩駅から金町駅までの全線所要時間は、ケース A, B が約 17～21 分、ケース C, D が約 23～26 分、ケース E, F が約 26～28 分であった。

表 運行計画と全線所要時間

		ケース A	ケース B	ケース C	ケース D	ケース E	ケース F
概要	整備手法	旅客と貨物を共用		旅客と貨物を分離して鉄軌道を整備		旅客と貨物を分離して専用道路を整備	
	国道6号との交差	高架交差	平面交差	高架交差	平面交差	平面交差	平面交差（一般道）
運行本数	ピーク	8 本/時				10 本/時	
	オフピーク	4 本/時				6 本/時	
駅間平均速度		25km/h		20km/h		専用道 20km/h 一般道 13.6km/h	
全線所要時間		約 17～21 分		約 23～26 分		約 26～28 分	

7 需要予測

7-1 需要予測の方法

需要予測のモデルは、交通政策審議会第198号答申における鉄道需要予測の考え方を踏まえた四段階推計法を使用した。将来の東京圏の人口と世帯属性や個人属性に応じた移動状況に関するデータを用いて、新金線の旅客化をした場合としなかった場合の交通ネットワークにおいて、どのような移動の変化が起こるかを推計した。

将来人口について、東京都内は「東京都の人口（推計）（平成29年3月）」、その他の地域は、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月）」を用いた。将来の葛飾区内の主要な開発における人口の増加についても見込んだ。

移動状況に関するデータは、平成27年大都市交通センサス、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の統計資料を用いた。

7-2 需要予測の前提条件

運行本数、所要時間は（P28第2章の6）で設定したものをを用いた。運賃は、近年の新規路線を参考に～3kmは170円、～5kmは210円、～8kmは250円と全ケース一律で設定した。

7-3 需要予測の試算結果

前提条件を基にして需要予測を行った結果、利用人数は、ケースA、Bが約37,000～44,000人/日、ケースC、Dが約29,000～33,000人/日、ケースE、Fが約29,000～30,000人/日であった。

利用者は、主に周辺の鉄道駅利用者からの転換であり、バスや乗用車を代表交通機関としている利用者からの転換は少なかった。また、新金旅客線の駅を発着地として他社線との乗継をしている利用者が全体の約80%を占めた。

なお、周辺交通への影響については、どのケースにおいても鉄道駅で約6千人/日、バス路線で約1.3千人/日、乗降人員が減少する結果となった。事業化にあたっては、地域公共交通全体として、わかりやすく利用しやすい公共交通網となるよう検討していく必要がある。

表 需要予測の試算結果

		ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
概要	整備手法	旅客と貨物を共用		旅客と貨物を分離して鉄軌道を整備		旅客と貨物を分離して専用道路を整備	
	国道6号との交差	高架交差	平面交差	高架交差	平面交差	平面交差	平面交差（一般道）
	所要時間	約17～21分		約23～26分		約26～28分	
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	

8 概算事業費

8－1 概算事業費の前提条件

(1) 基本的な考え方

- ・概算事業費は、現在までの調査による構造物・施設の検討に基づき試算したものである。

(2) 用地費

- ・旅客線と貨物線を共用するケース A，B は、JR 東が保有する線路用地を取得せずに JR 東に使用料を支払うものとした（概算事業費には計上せずに運営費として計上した）。
- ・旅客線と貨物線を分離するケース C，D，E，F は、JR 東が保有する複線用地を取得するものとした。

(3) 工事費

- ・貨物線に近接して工事を行う必要があるため、近接施工、夜間施工の工事単価の割増を考慮した。

(4) その他留意事項

- ・概算事業費は現時点における前提条件を基に試算しており、検討の深度化により変更の可能性がある。
- ・工事費は過去の鉄道工事実績等を参考にデフレーターを考慮し算出、用地費は路線価を補正し算出したものであり、JR 東及び JR 貨物とは未調整である。

8－2 概算事業費の試算結果

概算事業費は、ケース A，B が約 450～800 億円、ケース C，D が約 700～800 億円、ケース E，F が約 320～560 億円であった。

表 概算事業費の試算結果

		ケース A	ケース B	ケース C	ケース D	ケース E	ケース F
概要	整備手法	旅客と貨物を共用		旅客と貨物を分離して鉄軌道を整備		旅客と貨物を分離して専用道路を整備	
	国道6号との交差	高架交差	平面交差	高架交差	平面交差	平面交差	平面交差(一般道)
	高架区間延長	約2.8km	約1.4km	約2.8km	約2.2km	約1.9km	0km
概算事業費		約450～800億円		約700～800億円		約320～560億円	

9 費用便益分析

9-1 費用便益分析の方法

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」（国土交通省鉄道局）に基づき、費用便益分析を実施した。費用便益分析とは、事業による多種多様な効果・影響のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている、利用者の移動時間短縮や交通費用の減少、運行事業者の利益の変化、環境負荷低減、道路交通事故減少などの効果を対象に便益を計測した上で、事業における建設投資額等の費用と比較するものであり、社会的な視点からの事業効率性を評価するものである。

分析の結果から得られる費用便益比（B/C）は、費用に対する便益の相対的な大きさを比で表すものであり、この数値が大きいほど社会的に見て効率的な事業と評価することができる。

9-2 費用便益分析の前提条件

- ・ 30年間の総便益と総費用を算出した。
- ・ 社会的割引率4%とした。

9-3 費用便益分析の試算結果

費用便益比（B/C）はケースA、Bが約1.2～1.6、ケースC、Dが約0.8～0.9、ケースE、Fが約1.1～1.7であった。

利用者数が多いケースほど総便益が高い傾向にあり、ケースA、Bは他のケースと比べて総便益が高いため、B/Cが1を上回った。

ケースC、D、E、Fは総便益に大きな差はないが、ケースC、Dは高架区間延長が長いことから総費用が高いためB/Cが1を下回った。ケースE、Fは高架区間延長が短いため、総費用が低くB/Cが1を上回った。

表 費用便益分析の試算結果

		ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
概要	整備手法	旅客と貨物を共用		旅客と貨物を分離して鉄軌道を整備		旅客と貨物を分離して専用道路を整備	
	国道6号との交差	高架交差	平面交差	高架交差	平面交差	平面交差	平面交差（一般道）
	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(費用便益比)		約1.2～1.6		約0.8～0.9		約1.1～1.7	

10 事業スキームと採算性分析

10-1 スキームの検討

(1) 事業スキーム

事業スキームは、以下の前提条件に基づき、検討ケース毎に設定した。

- ・旅客線運行主体は「第三セクター」又は「民間事業者」とする。
- ・施設の保有主体と維持管理主体は同一とする。
- ・旅客化施設の保有・維持管理主体は「区」又は「第三セクター」とする。
- ・旅客線と貨物線を共用するケース A, B において、土地及び既存施設の保有・維持管理主体は「JR 東」とする。
- ・旅客線と貨物線を分離するケース C, D, E, F において、必要な土地は「区」が取得する。

以上を踏まえ、各ケースの事業スキームを以下のとおり想定した。

表 ケース毎の想定する事業スキーム

		ケース A, B	ケース C, D	ケース E, F
旅客線運行主体		第三セクター	第三セクター	第三セクター又は民間
主な施設の保有・維持管理主体	既存施設	JR東日本	—	—
	旅客化施設	第三セクター	区	区
主な土地所有主体		JR東日本	区	区

ケース A, B は、旅客線運行主体は第三セクターとし、既存施設及び土地は JR 東が、旅客化施設は第三セクターが保有・維持管理する。

ケース C, D は、旅客線運行主体は第三セクターとし、旅客化施設及び土地は区が保有・維持管理する。

ケース E, F は、旅客線運行主体は第三セクター又は民間事業者とし、旅客化施設及び土地は区が保有・維持管理する。

(2) 補助スキーム

ケースA、Bは、鉄道助成制度等の活用事例を参考に「幹線鉄道等活性化事業費補助」、ケースC、D、E、Fは公設型上下分離方式の事例を参考に「社会資本整備総合交付金」等の適用を想定した。

なお、財源として区の基金である「葛飾区新金貨物線旅客化整備基金」（目標積立額 100 億円）を充当することを想定した。

表 ケース毎の想定する補助スキーム

	ケースA, B	ケースC, D, E, F
補助想定	幹線鉄道等活性化事業費補助	社会資本整備総合交付金等
補助対象	用地費、土木費、設備費 上記補助対象の12.96%以内	用地費、土木費、設備費、車両費等 上記補助対象の50%以内等
イメージ	<pre> graph TD A[補助金等] --> B[第三セクター ※旅客線運行主体及び 旅客化施設の保有・維持管理主体] C[借入金] --> B B -- "施設使用料等" --> D[JR東日本 ※既存施設の保有・維持管理主体及び 土地所有主体] D -- "既存施設の貸与" --> B </pre>	<pre> graph TD E[補助金等] --> F[葛飾区 ※旅客化施設の保有・維持管理主体及び 土地所有主体] G[借入金 (必要な場合)] --> F F -- "旅客化施設・車両の貸与" --> H[第三セクター又は民間事業者 ※旅客線運行主体] H -- "施設使用料等" --> F </pre>

※想定する補助制度の適用については、今後、関係機関との調整が必要である。

表 概算事業費に対して想定する財源

	ケースA, B	ケースC, D	ケースE, F
概算事業費	約450～800億円	約700～800億円	約320～560億円
補助	約45～90億円	約590～685億円	約280～520億円
区費	約100億円	約100億円	約40億円
借入	約305～610億円 (第三セクター)	約10～15億円 (区)	—

10-2 収支採算性の分析

(1) 収支採算性分析の方法

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」（国土交通省鉄道局）に基づき、収支採算性分析を行った。収支採算性分析では、事業で得られた運賃収入と、運営費用、初期投資のために調達した資金の利子、元本の償還、税金等の支出とを比較し、事業の運営が成立するかどうかを評価するものである。

(2) 収支採算性分析の前提条件

- ・ ケース A, B は、旅客線運行主体が、無償資金として幹線鉄道等活性化事業費補助及び出資金を、有償資金として銀行等からの借入金を財源として旅客化施設整備、車両購入、維持管理をする想定である。そのため、旅客線運行主体が有償資金を一定期間で償還可能か検討する（分析対象は旅客線の運行主体の営業収支及び資金収支）。
- ・ ケース C, D, E, F は、区が旅客化施設整備、車両の購入・保有をする公設型上下分離方式とし、社会資本整備総合交付金等の適用想定である。旅客線運行主体は、旅客化施設整備、車両の購入・保有をしないため、収入が運営費を上回るかのみ検討する（分析対象は旅客線の運行主体の営業収支のみ）。
- ・ 旅客線と貨物線を共用するケース A, B は、既設線走行にかかる使用料及び、旅客化線路の維持管理の委託費、土地使用料を JR 東に対して支払う想定とする。
- ・ 旅客線と貨物線を分離するケース C, D, E, F は、旅客化施設及び車両の使用料を区に対して支払う想定とする。
- ・ 人件費・経費単価は、旅客線と貨物線を共用するケース A, B は営業キロに近い鉄道事業者を、旅客線と貨物線を分離するケース C, D, E, F は類似路線を運行している軌道事業者を参考とした。

(3) 収支採算性分析の試算結果

① 営業収支分析

全ケースにおいて、営業収入が営業支出を上回った。

表 営業収支分析の試算結果

		ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF
概要	整備手法	旅客と貨物を共用		旅客と貨物を分離して鉄軌道を整備		旅客と貨物を分離して専用道路を整備	
	国道6号との交差	高架交差	平面交差	高架交差	平面交差	平面交差	平面交差(一般道)
収入計		約18～21億円/年		約14～15億円/年		約15～16億円/年	
支出計		約11億円/年		約9億円/年		約10億円/年	
収入－支出		約7～10億円/年		約5～6億円/年		約5～6億円/年	

② 資金収支分析(ケースA, Bのみ)

ケースA, Bについては旅客線運行主体が施設整備を行う事業スキームを想定しているため、建設費償還等を含む資金収支について検討を行った。

ケースA, Bの資金収支はいずれも、建設費償還、借入金利息等の支出が大きく、累積資金収支が黒字転換しない(初期投資が回収できない)結果となった。今後具体的な事業計画を策定する際には、補助制度の動向や、その他の資金調達方法の検討も必要である。

表 資金収支分析の試算結果

	ケースA, B
収入/年	約18～21億円
支出/年	約27～46億円
(営業支出/年)	(約11億円/年)
(資金支出/年)	(約16～35億円/年)
30年目の累積資金収支	約△280～△730億円

第3章 検討のまとめと今後の展望

1 各ケースの比較

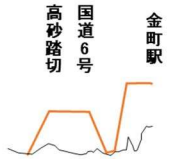
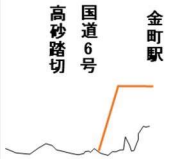
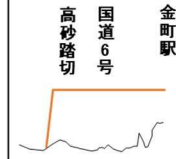
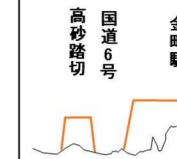
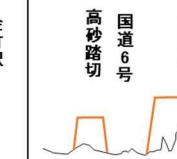
		ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF	
ケース概要	整備手法 (適用法令)	旅客線と貨物線を共用 (鉄道事業法)		旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備 (軌道法)		旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備 (道路法)		
	国道6号交差	旅客線・貨物線 ともに高架化	平面交差	旅客線のみ高架化	平面交差	平面交差	一般道路を走行して 平面交差	
	車両	種別	LRT車両				連節車両	
		諸元	全長 : 約30m 全幅 : 約2.6m 乗車定員 : 約160人 床高 : 約300mm				全長 : 約18m 全幅 : 約2.5m 乗車定員 : 約120～140人 床高 : 約300～330mm	
	縦断面図 (高砂～金町)							
事業性	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		
	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		
	事業スキーム	運行 : セク 既存施設 : JR東 新規施設 : セク 土地所有 : JR東 ※セクが整備・運行		運行 : セク 既存施設 : ー 新規施設 : 区 土地所有 : 区 (JR用地を取得) ※公設型上下分離方式を適用		運行 : 民間orセク 既存施設 : ー 新規施設 : 区 土地所有 : 区 (JR用地を取得) ※公設型上下分離方式を適用		
	財源	補助	約45～90億円		約590～685億円		約280～520億円	
		区	約100億円		約100億円		約40億円	
	借入	約305～610億円 (セク)		約10～15億円 (区)		ー		
		採算性分析	単年度営業収支	約7～10億円		約5～6億円		約5～6億円
機能性	金町駅接続	約△280～△730億円 ※累積資金収支が黒字転換しない		区が施設・土地の整備保有主体となるため資金収支分析対象外				
		定時性	一部貨物線との共用線路のため部分的に影響あり		全線専用線路のため優れる		全線専用道路のため優れる	一部一般道路走行のため影響あり
		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	
速達性 (所要時間)	約17～21分		約23～26分		約26～28分			
施設計画上の留意事項	金町駅接続	・ 金町駅構内の既存線路は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 ・ 金町駅への接続は高架化を想定しているが、既存施設への影響を考慮した高架橋工事の実現性については、相当程度の困難が想定され、事業化にはその実現性について検証が必要					・ 滞留スペースの確保や駅周辺のスムーズな通行等の課題があり、課題への対応が困難な場合には、駅周辺エリアまでの暫定的な整備についても検討が必要 ・ 駅前広場前後の道路は、拡張・拡幅整備が計画されており、まちづくりと連携を図る必要がある。	
	国道6号	・ 新宿拡幅事業では新金線が高架化されることとなっているが、現時点では、事業手法や完了時期が明らかとなっていない ・ 国道6号を平面交差するケースB、D、Eについては安全性を確保した交通処理の検討が必要であり、現時点では実現性の担保が得られていない。					・ 一般道路を走行	

表 各ケースの比較

2 各ケースの評価及び考察

検討結果の比較は表のとおりであるが、今後事業化を検討する際に特に考慮が必要な機能性、事業性、施設計画について、以下に詳細に記載する。

2-1 機能性

定時性や速達性、輸送力等の機能性については、どのケースにおいても旅客化に求められる機能（P6第1章の4）を満たすよう検討したが、施設計画や運行計画により差異が生じている。

速達性については、行き違い区間や高架区間等の設定により、約17分から約28分と10分程度の差が生じている。旅客線と貨物線を共用するケースA、Bで最も短く、旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備するケースFにおいては、一部一般道路を活用することから所要時間が伸びる結果となった。また、一般道路を活用する場合には、走行する一般道路の交通状況による定時性への影響や、定時性・速達性による需要への影響についても留意する必要がある。

2-2 事業性

事業性については、公共事業の政策評価手法である①費用便益分析、②収支採算性分析によって検証を行った。

① 費用便益分析

費用便益分析においては、主に需要予測に応じた利用者便益と事業費により結果が異なる。旅客線と貨物線を共用するケースA、Bについては、他のケースに比べ所要時間が短く、需要予測における利用者数が大きいことが影響し、B/Cが1を上回る結果となったが、旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備するケースC、Dにおいては、所要時間が伸びることによる利用者数の減少及び用地取得等による事業費増加の影響から、どちらも1を下回る結果となった。また、旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備するケースE、Fにおいては、利用者数はケースC、Dと同程度である一方、設備費等における概算事業費減少の影響から、どちらも1を上回る結果となった。

② 収支採算性分析

収支採算性分析においては、事業スキームや資金調達手法により結果が異なる。単年度の営業収支については、どのケースにおいても収入が支出を上回る結果となった。一方で、旅客線と貨物線を共用するケースA、Bについては、貨物車両と線路を共有することから鉄道助成制度の適用を想定しているが、現行補助制度では補助率が低いことから、整備も担う旅客線運行主体における借入金が大きく、累積資金収支が黒字転換しない結果となった。

旅客線と貨物線を分離するケースC、D、E、Fについては、類似事例を基に現行補助制度の適用を想定することで、財源が一定程度確保できることを確認した。また、公設型上下分離方式の適用を想定し、運行主体が整備主体と独立して運営するもので、単年度の営業収支が黒字であることから、旅客線運行主体においても事業性が担保されることを確認した。

事業性については、施設計画や運行計画に基づく需要予測や資金調達手法によって結果が異なることから、事業化にあたっては、所要時間の短縮など更なる機能性向上に向けて検討を深めていくとともに、補助制度の動向等も踏まえながら進めていく必要がある。

2-3 施設計画

施設計画において特に考慮しなければならない事項としては、①金町駅への接続方法
②国道6号との交差方法についてである。

① 金町駅への接続方法

ケースA～Eにおける金町駅への接続については、既存保守線路上へ高架化による走行空間の整備を想定したが、既存保守線路上への高架構造物の建設については、既存施設への影響が大きく困難が想定される。このため、事業化を行う際には高架化工事の実現性について詳細な検証を行う必要があり、現時点では実現性の担保を得られていない。

旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備し一部一般道路も活用するケースFについては、金町駅北口駅前広場への接続を想定したが、既存の北口駅前広場及び接続道路においては、滞留スペースの確保や連節車両のスムーズな走行に課題があり、こうした課題への対応が困難な場合には、駅周辺エリアまでの暫定的な整備についても検討が必要である。また、金町駅北口駅前広場及びその前後の道路では、拡張・拡幅が計画されており、こうしたまちづくりとも連携した検討を行っていく必要がある。

② 国道6号との交差方法

国道6号の新宿～金町間では現在、新宿拡幅事業が進められているが、本事業の計画縦断図で示されている新金線の立体化については、現時点では事業手法や完了時期が明らかになっていない。このため、国道6号を旅客線が高架化して交差するケースA、Cについては、新宿拡幅事業の事業進捗も踏まえながら検討する必要があり、事業化には、一定程度の期間を要することが予想される。

また、貨物線と並行して国道6号と平面で交差するケースB、D、Eにおいては、安全性を確保した交通処理に課題が残っており、検討の深度化の際には平面交差の実現性について関係機関と更に詳細な検証を行う必要があり、現時点では実現性の担保を得られていない。

施設計画については、現時点ではどのケースにも一定程度の課題が生じている。一方で、こうした課題は、外部環境の変化に大きく影響を受けるものであり、解決の手法や期間も変化することが想定される。本検討は現況に基づく検討を行ってきたが、事業化にあたっては、こうした外部環境の変化も考慮しながら検討していく必要がある。

おわりに

高齢社会の進展やカーボンニュートラルの潮流など、社会の変革とともに、公共交通の重要性は今後もますます高まっていく。一方で、コロナ禍によるライフスタイルの変化や慢性的な運転手不足など、地域公共交通を取り巻く状況の変化への対応も求められており、地域の多様な主体が連携・協働し、利便性・持続可能性の高い地域公共交通の構築を進めていくことが重要である。

新金線旅客化は、区内の南北を繋ぐ交通ネットワークとして地域内の交通利便性を大きく向上させ、まちづくりの発展や地域の活性化など、地域社会の持続的な発展に寄与する、新たな地域公共交通の核となる重要な役割を担うものである。

本検討では、こうした旅客化の意義に鑑み、求められる機能やサービス水準の整理を行うとともに、これに対応した旅客化の整備手法として大きく3つのケース（旅客線と貨物線を共用するケース、旅客線と貨物線を分離して鉄軌道を整備するケース、旅客線と貨物線を分離して専用道路を整備するケース）を想定した。また、検討において特に考慮しなければならない、金町駅への接続方法や国道6号との交差方法といった課題を踏まえ、更に詳細にケース設定を行い、施設計画や運行計画、事業性等の確認を進めてきた。

前述のとおり、本検討における各ケース間では、事業性、機能性、施設計画においてそれぞれ課題が異なる。このため、区が事業化を進めていく際には、こうした各ケースにおける課題の相関関係を考慮するとともに、所要時間の短縮や資金調達方法など、更なる機能性や事業性の向上についても検討を深めていくことが望ましい。また、貨物列車の運行や道路交通、周辺住環境などへの影響についても、関係機関と引き続き協議を行い、詳細に検討していくことが必要である。

なお、本検討は、現行の法制度や計画、施設の現況等に基づくものであるが、将来に向けては、鉄道施設の使用状況や周辺道路交通などの外部環境の変化、自動運転等の技術の進展などにも注視し、実現を目指していくことが望まれる。今後は、本検討を基に、関係機関のみならず、沿線を中心とした地域との連携・協働も図り、地域に根差す交通機関としての将来像を描きながら、持続的な地域公共交通ネットワークとなるようさらに取組を進めていただきたい。

参考資料

◎ 新金線旅客化検討委員会

1. 委員名簿

委員長	政策研究大学院大学 名誉教授・客員教授 森地 茂
副委員長	日本大学 理工学部長・交通システム工学科 教授 轟 朝幸
委員	葛飾区 副区長
委員	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門 ユニットリーダー
委員	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 企画総務部 企画部長
委員	日本貨物鉄道株式会社 関東支社 総務部長
委員	京成電鉄株式会社 経営統括部長
オブザーバー	国土交通省 関東運輸局 鉄道部 計画課長
オブザーバー	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長
オブザーバー	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第一課長
オブザーバー	東京都 都市整備局 都市基盤部長
オブザーバー	警視庁 交通部 交通規制課 管理官（調査担当）
オブザーバー	警視庁 葛飾警察署 交通課長
オブザーバー	警視庁 亀有警察署 交通課長
オブザーバー	江戸川区 都市開発部長

2. 開催経緯

令和4年8月	第1回新金線旅客化検討委員会
令和5年3月	第2回新金線旅客化検討委員会
令和7年1月	第3回新金線旅客化検討委員会

◎ 新金線旅客化検討幹事会

1. 委員名簿

座	長	日本大学 理工学部長・交通システム工学科 教授	轟 朝幸
副	座	長	葛飾区 交通政策担当部長
委	員	元芝浦工業大学 講師	伊東 誠
委	員	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門 マネージャー	
委	員	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 企画総務部 マネージャー	
委	員	日本貨物鉄道株式会社 関東支社 総務部 企画室長	
委	員	京成電鉄株式会社 経営統括部 経営企画・IR担当課長	
委	員	京成電鉄株式会社 鉄道本部 計画管理部 鉄道企画担当課長	
委	員	京成電鉄株式会社 グループ戦略部 課長	
委	員	葛飾区 都市整備部長	
委	員	葛飾区 政策経営部長	
オブザーバー		国土交通省 関東運輸局 鉄道部 計画課 課長補佐	
オブザーバー		国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課 課長補佐	
オブザーバー		国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 課長補佐	
オブザーバー		東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	
オブザーバー		警視庁 交通部 交通規制課 交通環境対策係 主査	
オブザーバー		警視庁 葛飾警察署 交通課 交通規制係長	
オブザーバー		警視庁 亀有警察署 交通課 交通規制係長	
オブザーバー		江戸川区 都市開発部 まちづくり調整課長	

2. 開催経緯

令和4年9月	第1回新金線旅客化検討幹事会
令和4年12月	第2回新金線旅客化検討幹事会
令和5年2月	第3回新金線旅客化検討幹事会
令和5年8月	第4回新金線旅客化検討幹事会
令和6年1月	第5回新金線旅客化検討幹事会
令和6年7月	第6回新金線旅客化検討幹事会
令和6年10月	第7回新金線旅客化検討幹事会

3 新金線旅客化検討委員会報告を踏まえた区の検討状況

新金線旅客化検討委員会からの報告を踏まえ、旅客化に向けた区の方針を検討するため、庁内に新金線旅客化方針検討会を設置した。

(1) 新金線旅客化方針検討会の構成

区長、副区長、政策経営部長、都市整備部長、交通政策担当部長
(オブザーバー) 日本大学理工学部長・交通システム工学科教授 轟 朝幸

(2) 新金線旅客化方針検討会における検討状況
ア 検討ケースの概要と考察

		ケース A	ケース B	ケース C	ケース D	ケース E	ケース F
検討 ケースの 概要	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レーンを整備 (連節車両)	
						全線専用レーン	専用レーン＋ 一部一般道を活用
	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	平面区	一般道路で平面交差
	所要時間	約17～21分		約23～26分		約26～28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	
機能性		・ 所要時間が最も短い ・ 需要予測における利用者数が最も多い ・ 貨物車両との行違いで多少定時性に 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 ・ 一般道路の走行により他 交通の影響を受けやすい
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		・ 用地取得や高架化工事は 必要となるが鉄軌道に比 べ事業費が小さい ・ B / C は 1 を上回る	・ 専用道整備区間が短く高 架化工事がないため事業 費が最も小さい ・ B / C は 1 を上回る
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を踏まえながらの検討が必要であり、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				国道 6 号との平面交差は、安全 性を確保した交通処理に課 題があり、実現性の担保が得 られていない	一般道路で既存の道路信号に より横断可能

- 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。

イ 新金線旅客化方針検討会での主な意見

- ・検討ケースごとに課題や優位点がそれぞれ異なるので、何を優先して進めていくのが重要である。
- ・それぞれのケースにおける課題の大きさは異なり、時間がかかるものや制度が変わらないと解決できないものもある。
- ・早期の実現というのは重要である。
- ・新金線旅客化については多くの区民が待ち望んでいる。早期実現を最優先すべきである。
- ・区民へ早期に利便性を提供することを重要と考えると、現時点ではケースFのパターンで事業開始を追求し、一方で、国道6号との交差や金町駅付近への接続といった課題解決を図っていくことがよいのではないかと。
- ・これから状況が変化し、今の課題が解決できる可能性もある。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と。
- ・徐々に課題を解決しながらよりよい方向を模索していくことがよいと考える。
ケースFでは所要時間が長いなどの課題があるが、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。また、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。

4 今後の予定

新金線旅客化方針検討会において、新金線旅客化の実現に向けた区の方針を早期に決定していく。

新小岩駅周辺の街づくりについて

新小岩街づくり担当課

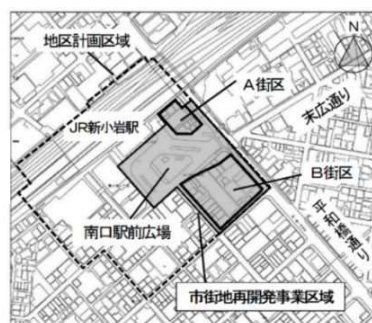
1 新小岩駅南口地区の街づくりについて

(1) 新小岩駅南口地区第一種市街地再開発事業

本事業については、令和7年4月からA街区建築工事に着手する予定としていたが、当初は想定していなかったアスベスト除去工事の増加及び地下構造物の判明により、施工計画の見直しが必要となった。

施工計画の見直しについて、再開発組合とA街区建築工事予定者が協議を行った結果、工事スケジュールが以下のとおり変更となった。

市街地再開発事業の区域



1) A街区工事スケジュール（予定）

ア 解体工事	変更前	令和6年4月～令和7年3月
	変更後	令和6年4月～令和7年7月
イ 新築工事	変更前	令和7年4月～令和9年2月
	変更後	令和7年8月～令和10年1月

2) 今後の予定

B街区の工事及び駅前広場の工事については、事業の円滑かつ着実な推進のため、施工計画の精査をするとともに、特定業務代行者の選定を視野に入れた検討を行い、準備を進めていく予定である。

(2) 新小岩駅南口（西側エリア）の街づくりについて

新小岩駅南口（西側エリア）については、令和4年度から権利者を対象とした街づくり勉強会を開催し、今後のまちづくりについて意見交換を行っている。

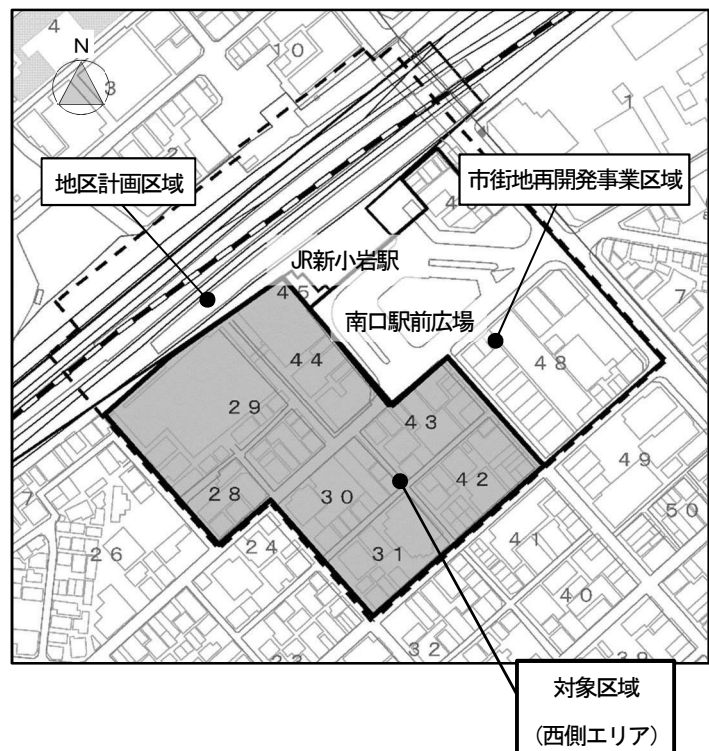
また、令和元年度に作成した「新小岩駅南口地区街づくりイメージ（素案）」を踏まえ、まちづくりの将来像や方向性を示す「（仮称）新小岩南口まちづくり構想」について、令和7年度の策定を目指している。（資料1参照）

勉強会の対象区域

新小岩一丁目28番から31番

42番から44番

面積：約1.9ha



これまでの取組

令和4年度：新小岩の「残したいもの」「変えたいもの」「地域課題」「目指していく姿」についての意見交換

令和5年度：西側エリアの特性・課題の整理、まちの将来イメージ案の検討、街づくり手法の研究

令和6年度：街づくりの事例及びアイデアの共有、まちづくり構想（案）の検討

(仮称)

新小岩駅南口まちづくり構想 (案)



令和 7 年 2 月

1 策定の目的と対象区域

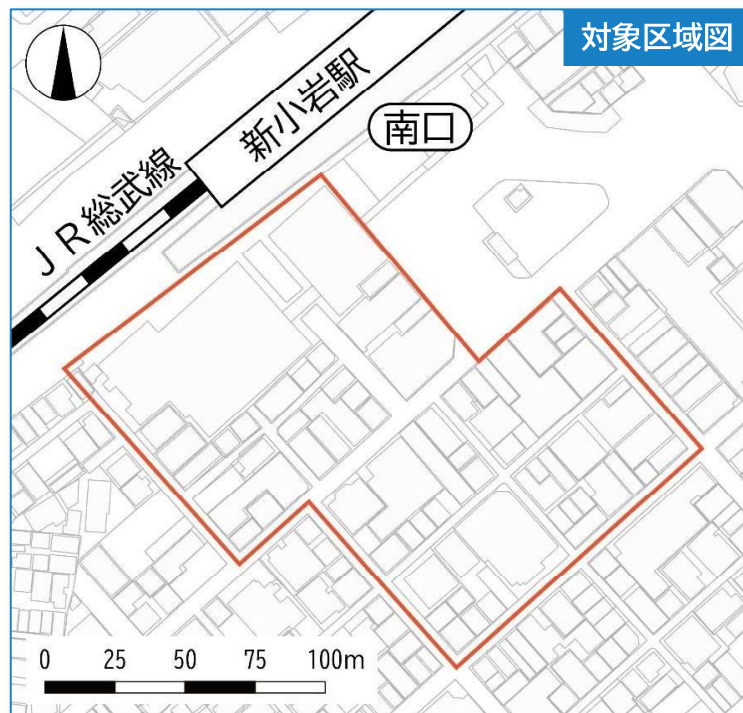
(1) 策定の目的

新小岩駅周辺では、南北自由通路の開通（令和 5 年 3 月）や市街地再開発事業（事業中）等の都市基盤の整備やまちづくりが進められています。

新小岩駅南口まちづくり構想（以下「本構想」という。）は、新小岩駅南口の西側エリアの「あるべき将来のまちの姿」を実現するため、将来像やまちづくりの方針、まちづくりの手法等を取りまとめたものです。

(2) 対象区域

本構想の対象区域は、新小岩駅南口の西側エリア（新小岩一丁目 28～31 番、42～44 番）を対象区域とします。



2 構想の位置づけ

本構想は、葛飾区が策定した都市計画マスタープランや新小岩駅周辺まちづくりプラン等の上位・関連計画と連携を図ります。

また、新小岩南地域まちづくり協議会と新小岩北まちづくり協議会が策定した新小岩駅周辺地区街づくり基本計画等とも連携を図ります。



3 新小岩駅南口（西側エリア）の特性・課題

（１）土地利用

- 立地が良く、通行人が多くにぎわいがあるなど、土地利用のポテンシャルは高くなっています。
- 商業系の建物利用が多く、中でも飲食系の店舗が多くなっています。
- 新小岩駅周辺では、駅ビルの開業などの様々なまちづくりが進んでいます。
- 比較的低層階の建物が多く、所々に空き店舗もあり、有効な土地利用となっていない。



（２）交通環境

- 都心へのアクセスや立地が良く、新小岩駅の乗客数（令和４年度）は約１３万人となっています。
- 鉄道やバス、タクシーなど公共交通機関が充実しており、交通利便性が高くなっています。
- 幅員が４ｍ未満の道路が多く、通行空間のゆとりが少なくなっています。
- 道路幅員４ｍ以上の道路についても、歩行者・自転車・自動車が錯綜しています。



（３）安全・安心・景観

- ごみのポイ捨てや路上喫煙、路上駐輪などにより街並みの景観が損なわれ、治安に対する不安感があります。
- 老朽化した建物や狭隘な道路が多く、防災性が低下しています。
- 電柱・電線により、街並み景観が損なわれています。





4 将来像

本地区のまちづくりの将来像として「来街者を誘引する持続可能な活力とにぎわい拠点」を設定するとともに、3つのテーマを設定します。

■ キャッチフレーズとまちづくりのテーマ





5 まちづくり方針

テーマ1 持続可能で求心力のあるにぎわいのまち



- 方針1 目的地となる駅前に相応しい南口（西側エリア）ならではの顔づくりの推進、景観の形成
- 方針2 持続可能な街づくりに向けた環境の整備、複合機能の導入
- 方針3 土地の利用効率向上を誘導
- 方針4 環境美化に配慮し、下町的な雰囲気を残しつつ、新旧のバランスのとれた街

実現するための 手法（例）

- ・地区計画（敷地面積の最低限度、斜線・容積率制限緩和（建物の更新を促進）、屋外広告物・形態意匠の制限、沿道緑化・敷地内緑化）
- ・電線・電柱の地中化 ・再開発事業 等

テーマ2 個性・文化を活かした回遊・交流を生むまち



- 方針1 回遊動線の整備により南口全体を活性化
- 方針2 南口（西側エリア）ならではの滞留、交流を生む都市機能誘導
- 方針3 世代・文化を問わず、いろんな人を包括できる、多様性のある滞留・交流機能の充実

実現するための 手法（例）

テーマ3 災害に強く、安全・安心なまち



- 方針1 安全で快適な歩行空間・滞留空間を形成し、人にやさしい街づくりを推進
- 方針2 まちづくりルール等による災害時の安全性確保
- 方針3 クリーンな環境整備の推進と維持管理

実現するための 手法（例）

- ・地区計画（敷地面積の最低限度、斜線・容積率制限緩和（建物の更新を促進）、壁面後退、壁面後退部への工作物の設置の制限、）
- ・再開発事業 等

お問い合わせ

***** 事務局：
葛飾区 都市整備部 都市計画課 新小岩街づくり担当係
〒124-8555 東京都葛飾区立石5-13-1
連絡先：03-5654-8536（直通）／ 03-3695-1111（内線 3404）

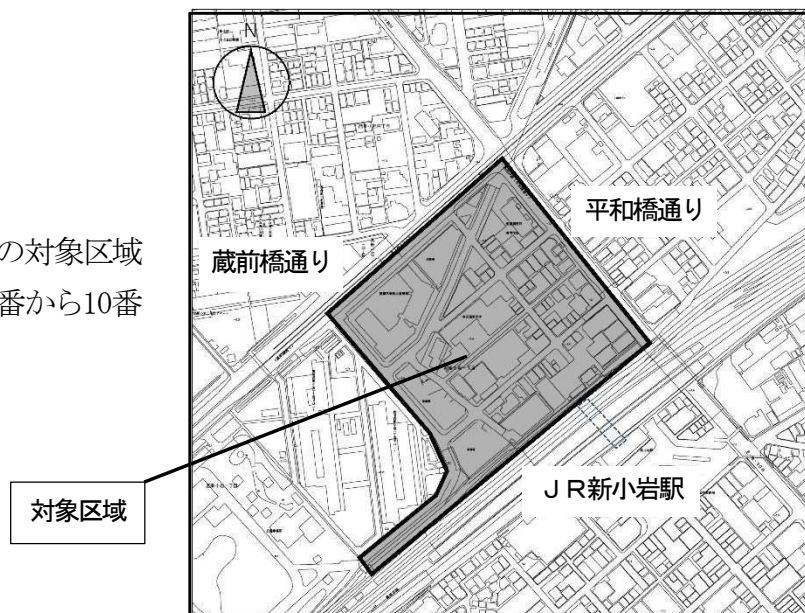
2 新小岩駅北口地区の街づくりについて

新小岩駅北口地区については、より幅広く地域の意見を反映するため、まちづくりに関心のある権利者や商店会等に参加を促し、令和5年9月にまちづくり検討準備組織として「新小岩北口ReDESIGN会議」を設立した。会議では、対象区域の将来像やまちづくりの基本方針について検討し、令和6年10月に「新小岩北口まちづくり構想」を策定した。（資料2参照）

その後、まちづくり構想を踏まえ、当会員が具体的な街づくり手法についての理解を深めるため、街並み誘導型地区計画及び再開発事業の事例見学会を実施した。

なお、令和7年度の会議では、各街区の特性を踏まえた意見交換を行う予定であり、引き続き街づくりの機運醸成を図っていく。

新小岩北口ReDESIGN会議の対象区域
西新小岩一丁目1番から10番
面積：約4.8ha



これまでの取組

令和5年度：「新小岩北口ReDESIGN会議」の設立、「新小岩北口まちづくり構想（素案）」についての意見交換

令和6年度：「新小岩北口まちづくり構想」の策定、まちづくり構想を踏まえた街づくり手法の研究、事例見学会の開催、具体的な街づくり手法の検討に向けた令和7年度の進め方についての意見交換

新小岩北口 まちづくり構想

令和 6（2024）年 10 月
リ デ ザ イ ン
新小岩北口ReDESIGN会議



新小岩北口 ReDESIGN 会議と対象区域

新小岩北口 ReDESIGN 会議は、以下のいずれかに該当する方のうち、加入届を提出した方々で構成されています。

- ・対象区域内の土地所有者または建物所有者
- ・新小岩北口商店会
- ・その他、本会の目的に賛同する方のうち、本会の承認を受けた方

本会の対象区域は、西新小岩一丁目の一部の区域です。（右図参照）

■対象区域



まちの成り立ち

地名の由来となった新小岩駅は昭和 3（1928）年に開業しましたが、駅の北側は昭和 13（1938）年に大きな工場が相次いで開業するまで原野でした。昭和 19（1944）年に駅の北口ができると、商店街が形成され、現在のまちの形をつくっていきました。

昭和 50 年頃から大きな工場が廃止等されると、跡地は新小岩公園や都営西新小岩一丁目アパート等になり、多くの人が憩い、暮らす場所になりました。

駅の開業をきっかけに発展していき、現在は区内の駅で最も乗降客数が多い、区の南の玄関口となっています。（引用：葛飾区史）

まちづくり構想策定の目的

新小岩駅周辺では、基盤整備やまちづくりが進められています。

本構想は、新小岩北口の将来像を示すとともに、今後の具体的なまちづくりを進めていくための羅針盤となる考え方をまとめたものです。

まちの現況と課題

1



現況

都心や千葉方面などへの交通利便性が高く、近隣に貴重な自然資源があります。

課題

交通利便性を活かした、商業・業務・文化・教育・居住機能の誘導と、周辺環境との調和が求められています。

2



現況

北口駅前広場など基盤整備が進んでいます。

課題

美観が損なわれている場所があり、居心地の良い滞留空間など、更なる魅力的なパブリック空間の創出が求められています。

3



現況

南北自由通路が開通したことにより、南北間の歩行者の往来が増加しています。また、自転車の通行が増加しています。

課題

より安全安心な歩行者空間が求められています。

まちづくり構想の位置づけ

本構想は、葛飾区都市計画マスタープランや新小岩駅周辺まちづくりプランなどのまちづくりに関する行政計画と連携した関係となります。

また、新小岩北地域まちづくり協議会などが策定した「新小岩駅周辺地区街づくり基本計画」や「新小岩駅北側地区街づくり計画」とも連携した関係となります。

4



現況 近年、買い物環境が整ってきています。

課題 テナントのラインナップや、荷捌きスペースの確保などが不十分であり、更なる魅力的な商店街の形成が求められています。

5



現況 更新時期を迎えた建物が点在しています。また、河川に近接しています。

課題 不燃性・耐震性を備えた建物への更新や震災や水害に対する地域での対応力が求められています。

6



現況 自治会などの地域活動が活発であるが、担い手の高齢化が進んでいます。

課題 地域活動や賑わい創出活動などにおいて、持続可能な取り組みが求められています。

まちづくりの将来像と基本方針

今後の具体的なまちづくりの検討に進む際の羅針盤として、現況と課題を踏まえた将来像と6つのまちづくり基本方針を以下のように整理しました。

将来像

職住商学が集積された新たな文化を創出する新小岩北口

まちづくり基本方針

基本方針

1

新たな時代の「駅まち空間」にふさわしい商業・業務・文化・教育・居住など多様な都市機能の誘導

基本方針

2

快適で、居心地の良いパブリック空間の創出

基本方針

3

回遊性が高く、誰もがより安全安心に歩きたくなる歩行者空間の形成

基本方針

4

治安が維持され、居住者のみならず来街者も惹きつける、更なる魅力ある商店街の形成

基本方針

5

震災や水害への対応に配慮した、レジリエントな「駅まち空間」の形成

基本方針

6

誰もが活躍できる機会の創出やまちづくりに参画しやすい環境づくり

※レジリエントとは一般的に「様々な危機からの回復力、強靱性」を意味し、本基本方針では、自然災害時に被害が致命的にならず、迅速に回復する「強さとしなやかさ」を備えた状態のことをいいます。

まちづくり構想の実現

本構想の実現に向けて、今後は権利者の意向等を踏まえながら、「地区計画」等のまちづくり手法を検討し、その検討内容に基づき、例えば「(仮称) A街区まちづくり検討組織」や「(仮称) B街区まちづくり検討組織」などを設立し、具体的なまちづくりの検討へ進むことを想定しています。

＜まちづくり構想に関するお問合せ＞

新小岩北口 ReDESIGN 会議事務局：葛飾区 都市整備部 都市計画課 新小岩街づくり担当係
〒124-8555 東京都葛飾区立石5-13-1 連絡先：03-5654-8331（直通）

この冊子は、印刷用の紙へリサイクルができます。

3 エリアマネジメントの検討状況について

新小岩地域におけるエリアマネジメントについては、まちづくりに携わる地域住民と民間事業者等との情報共有や、地域の将来像である未来ビジョンを策定することを目的とした会議体であるエリアプラットフォーム「地域力向上しんこいW a」において、現在、当該ビジョンの策定に向けて検討を進めているところである。

当会議の活動を広く情報発信するための「拡大版地域力向上しんこいW a」会議が、令和7年3月15日に開催された。会議には、広報やSNSで参加を呼びかけ、幅広い世代の方々に参加いただいた。会議においては、未来ビジョン（案）を示して意見交換を行うとともに、社会実験の結果報告など新小岩地域のさらなる価値向上、賑わい創出に向けた情報発信を行った。

(1) エリアマネジメントを検討している区域



新小岩・東新小岩・西新小岩の区域

(2) 未来ビジョン（新小岩地域の将来像）

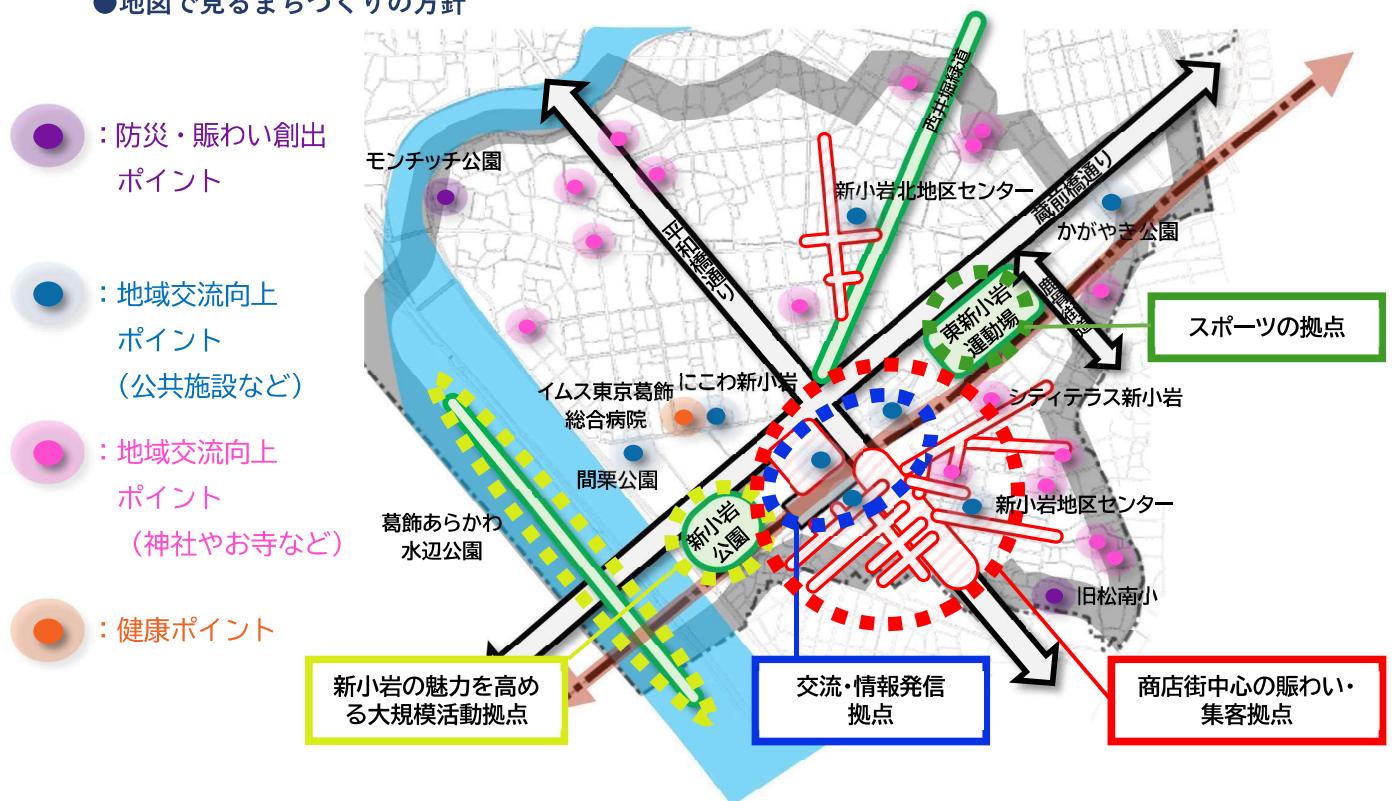
令和7年3月15日に開催された「拡大版地域力向上しんこいW a 会議」で示された未来ビジョン（案）は、資料3（一部抜粋）のとおりである。

将来像

- ・未来ビジョンでは、20年後の将来像である「まちのWaつくろう！新小岩」を実現するための取組を5つのキーワード(Warmth・Wellness・Walkable・Wonderful・Way)に分類し、それぞれの分野が相互連携することにより、一体感の高まった地域のまちづくり活動の推進を図ります。
- ・「歩きやすいまちなか」をめざす Walkable は、他の4つの「Wの活動の環境を支えるベースとなるキーワード」です。また、Warmth・Wellness・Wonderful・Way は新小岩に関わる方の活動の原動力となり、つながりを拡大・創出するキーワードです。



●地図で見るまちづくりの方針





新小岩に残る「人の温かさ」を感じるまちづくり、人づくりを行います。資源である商店会や自治会、新小岩の一体感をつくりだすまちづくり協議会等を中心に新たな交流の機会を創出し、世代・国籍を超えた人と人との結びつきにより、地元愛や絆を育みます。まちを想う人の輪が広がることによって、個性的で人情味のあふれるまちの形成を促します。

目標①

商店街や個人店舗が強くつながり、新たなプレイヤーが活躍している

- ・新小岩の商店街や個人店舗、企業同士が連携した賑わいイベントを定期的実施する。南北駅前広場などの人が集まる公共空間を活用し駅から遠い店舗などが出店・PR する機会をつくり、賑わいをまち全体へ波及させます。
- ・商店街や個人店舗、プレイヤー同士の親密なつながりを構築し、新小岩の店舗を皆が紹介しあえるような情報発信の強化を行い、コラボなど相乗効果による新小岩ならではの商業の活気を生みます。
- ・新たに新小岩で活動・出店したい方などをサポートできるまちの協力体制が構築され、マルシェやポップアップショップ等の機会をつくり、気軽に活動のできる新小岩のつながりを活かしてプレイヤーを発掘・育成します。



趣味のクラフト作品等を販売したことをきっかけに小商いにつなげる人もいる。(令和5年度社会実験)



社会実験をきっかけに、新小岩南北の個人店舗が連携を取り合い、コラボ販売を実施。(コーヒー販売店内へのスイーツ出店)



大学サークルによる化学実験教室。さらに卒業生が運営するプログラミング教室が新小岩に開設。(令和6年度社会実験)

目標②

災害時等に助け合える日常的なコミュニティがある

- ・地域の防災訓練や防犯活動について子どもから大人まで参加したくなるような防災シンポジウムや身近な公共空間での楽しみながら防災体験ができるイベント等を仕掛け、体験や情報発信による防災意識を高め、共助の輪をつくります。
- ・国籍を超えた文化交流をする機会をとおして、地域に住む方々の顔を知り、誰もが助け合うコミュニティを形成します。



救命ボートを使って、他地区の町会との合同訓練を実施。(東新小岩七丁目町会)



中国料理・水餃子づくりを通じた住民交流会。調理で出たゴミ捨て方など地域ルールもレクチャー。(西新小岩リバーハイツ)



旧松南小学校で開催された「新小岩総合防災フェスタ!」。車両展示や体験イベントなどを実施。(東榮信金通り会)

Wellness まちも人も心地良く**年輪**を重ねる



新小岩に暮らす人や働く人、訪れる人が心身ともにいつでも健やかでいられる環境を整えます。「体を動かす」「幸福度が増す」などの健康意識がまちに広がる仕組みを構築し、子どもから大人まですべての人が喜びを共有することができるまちを目指します。

目標③

楽しく・健康に過ごせる毎日を送ることができる

- ・総合病院やスポーツ施設、福祉施設が身近にある新小岩において、各施設との連携により、住民や働く人の健康意識を醸成するための健康・栄養講座を開催します。
- ・地域の大運動会や子ども中心のイベントなど子どもから大人まで体を動かし楽しめるコンテンツを企画し、健康増進とともに地域コミュニティの強化を図ります。



東新小岩運動場にて小学生向けのサッカー大会を開催。



誰でも参加可能な無料公開講座を定期的に開催。(出典：イムス東京葛飾総合病院 HP)



「かつしかスポーツフェスティバル」では、家族や地域との関わりを深めるとともに、運動やスポーツを行う機会と場を提供。

目標④

まちなかで楽しく移動できる仕掛けがある

- ・まちなかを移動しながらお店の情報を得ることができたり、イベントに参加できたりするような仕組みを作ります。
- ・外出をして、街を歩くことが目的となるような、桜並木や水辺空間など魅力スポットを巡る街歩きコースや、自然を感じる散歩コースなどを作り、普及します。



観光スポットを巡るウォークラリーなどスマートフォンで楽しみながら健康づくりができるアプリを配信。



新小岩駅南口にある12店舗をめぐる「まちめぐりスタンプラリー」を開催。(新小岩南地域まちづくり協議会)



新小岩の名所を巡りながら、葛飾の商店街や観光スポットを散策できるイベント「駅からハイキング＆ウォーキングイベント」を開催。(JR 東日本)



Wonderful 目を丸くして、驚き・感動できる暮らしがある

新小岩ならではの特色のある商店街や観光スポット、イベントなどの資源を活かし、住民や訪れる人の関心が次から次へ湧き上がるまちを目指します。住民一人ひとりが「まちで気軽にチャレンジできる」という状態が日常に根付き、新しい出会いや体験が驚きと感動を与えるまちをつくります。

目標⑤

新小岩の魅力となる多彩な場がある

- ・新小岩公園や東新小岩運動場、商店街など、新小岩の核となる場を地域で存分に活用し、大型飲食イベントやスポーツイベントなど、活動が発展するとともに、新小岩の唯一無二のアイデンティティを育み、エリア内外へ新小岩の魅力を PR します。
- ・モンチッチやキャプテン翼などの新小岩ならではの観光資源を活かした活動を広げ、新小岩ファンを増やします。



新小岩公園では「かつしかフードフェスタ」や「下町ハイボールフェス」などの大型イベントを定期的に実施。



令和6年9月から区の体育施設として利用が開始された東新小岩運動場では、令和7年1月にキャプテン翼 CUP が開催されるなど、新たな賑わい創出が期待できる。



葛飾あらかわ水辺公園では、「新小岩 River Front Festa.」などを実施。

目標⑥

新小岩らしい夜型飲食や自然などを安心して楽しめる

- ・新小岩公園や荒川の水辺・土手など地形や風景を楽しむアクティビティやイベントとして、ヨガやデイキャンプなどを開催し、健康な体を育むとともに、新小岩の自然の豊かさを再発見します。
- ・新小岩の特徴であるよもにぎわう街中で、より安全に楽しめるコンテンツを提供し、ナイトタイムエコノミー（夜間経済）を推進します。
- ・都市農園やコミュニティガーデンなど住民が野菜を育てることができる場所を保全し、食育プログラムやガーデニングワークショップを開催します。



スカイデッキたつみにて、イルミネーションに合わせたナイトタイムイベント（占い、飲食等）を実施。（令和6年度社会実験）



地域のコミュニティガーデンや葛飾区立旧松南小学校の森づくりを通じて、人と人の繋がりを目指した活動を実施。（松南の森プロジェクト）



新小岩駅の南北には、個性あふれる商店街や飲食店が広がっており、定期的な商店街イベントを実施。（新小岩ルミエール商店街）



Way ヒトとヒト、モノやコトがつながるための**交点**をつくる

新小岩に携わる人が地域の文化や歴史を知ること、愛着を持ち、誰もがまちづくり活動に参加しやすい環境を整えます。その活動を発信することで、地域内の新たに住む人や世代、国籍を超えてつながり、地域外へ魅力を伝え大きなつながりを生みます。

目標⑦

歴史の継承や趣味の広がりが人と人のつながりを育んでいる

- ・新小岩の祭礼行事や手習いの文化、数多くある歴史資源、人情あふれる人柄を後世に引き継ぐために、子どもの頃から国籍を超えて日本文化を体験し、知ってもらうことで、新小岩に愛着を育む機会をつくりまします。
- ・寺社や橋跡地、歴史が残る公園、旧道の歴史散策などを活用したイベント等を通して、歴史ある風情を感じる体験をし、新小岩の歴史の魅力を後世へつなぎます。
- ・日本文化の習い事や趣味など団体や個人の活動の成果を、駅前広場のような人が集まる空間で披露できる仕組みを整えます。



新小岩納涼盆踊り大会は、子どもたちが新小岩の伝統文化に触れる良い機会であり、長年実施。(新小岩栄通り会)



親子で和太鼓や盆踊りの教室に通うことができ、地域のイベントで発表をする機会を提供。(新小岩親子伝統文化倶楽部)



大人から子供まで神輿を担ぐことができる「新小岩天祖神社例大祭」を毎年実施。(新小岩第四自治会)

目標⑧

様々な「まちの魅力」が効果的に発信されている

- ・まちのイベントや活動、モンチッチなどの新小岩ならではの観光資源を含めた地域の魅力を集約・発信し、賑わい活動が見えるまちのプロモーションを実施します。また、誰もが容易に情報を得られる仕組みを整えます。それにより、地域内外での新小岩の魅力の認知度を高めます。
- ・まちの掲示板などの既存の発信機能に加え、SNS やサイネージ上のデジタルコンテンツを活用し、地域内だけでなく外への発信を強化し、多世代に情報が認知され、ファンやユーザーを増やす発信をします。

新小岩の魅力を1つに！



新小岩の多様なイベント情報を集約し、発信。(しんこい one あんない)



モンチッチ公園や駅前広場にはモンチッチ像が設置され、日常的な写真撮影やイルミネーション時期の装飾など、新小岩を代表するキャラクターとして愛されています。



スカイデッキたつみにて、デジタルサイネージを使用し、地域情報や企業広告の発信を実施した。(令和5年度社会実験)



Walkable 歩く人中心のまちづくり

新小岩は駅を中心として商業機能が集積し、その周りを住宅地や河川などの自然資源が取り囲み、地域内には多くの公共施設が立地する様々な特色を持ったエリアです。様々な目的地へ移動するために、思わず歩き回りたくなる“歩行者中心”のまちを目指します。

目標⑨

まちじゅうにサードプレイスがある

- ・公園や公共施設のみならず、道路でも居心地の良い滞留空間（サードプレイス）の創出を積極的に進めます。
- ・目的地の動線に道路上のベンチや休憩ができるスペースがあることなど、歩行者が快適な環境を整えます。



新小岩南口駅前広場に人口芝と簡易ベンチを設置し、誰もが居心地よく過ごせる滞留空間を創出。（令和5年度社会実験）



新小岩北口駅前広場に人口芝を広げ、公共空間にサードプレイスを創出。（令和5年度社会実験）



葛飾区金町の事例。道路上でキッチンカー販売、公開空地ではテラス席を設置することで、近隣住民に憩いの場を提供。（すずらん通り OPEN STREET PROJECT）

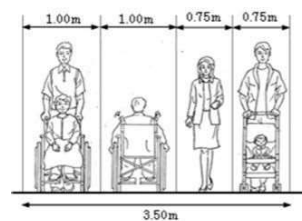
目標⑩

まちじゅうが安全に安心して移動できる

- ・夜の防犯面良く、放置自転車のない、クリーン活動などのまちの美化が行き届いた、歩行者が安全に安心して移動できる歩行空間の実現を目指します。
- ・イベントや地域活動、商店街、病院など地域の目的地となるルートへ誰もが円滑に・気軽に移動できる良好な環境を創出します。



平和橋通り沿いのビルの隙間の空地において、所有者が自主的にベンチを設置することで、誰でもくつろぐことができる空間を提供。



車いすの方とも安全にすれ違うことができるような、バリアフリーで歩行者にやさしいみちづくりを推進。（出典：国土交通省：道路の移動等円滑化に関するガイドライン）



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり。まちなかの官民のパブリック空間をエリア一体的に捉え、居心地が良く歩きたくなるまちなかを推進。（出典：国土交通省）

(3) 令和6年度の社会実験イベントの結果

1) 開催目的

令和5年度の社会実験を踏まえた公共空間活用の企画立案をし、その活動に関する労力、費用、集客性を検証するものである。

2) 開催概要

ア 南地域

- ・ 8月17日(土) 南口駅前広場(ビアガーデン、ミニ音楽ライブ)
- ・ 9月21日(土) 南口駅前広場(野菜販売)

イ 北地域

- ・ 10月19日(土) にこわ新小岩(キッチンカー、移動型遊び場)
- ・ 11月16日(土) モンチッチ公園(キッチンカー、移動型遊び場、スライム作り体験教室)
- ・ 12月7日(土) スカイデッキたつみ(占い等)

3) 結果

ア 来場者数：約770～1,800人/回

イ 考察

- ・ 駅から離れた会場への集客には、JR東日本によるイベントとの同時開催や、周辺地域への案内チラシのポスティングは効果があった。
- ・ 遊び場をテーマとしたイベントでは、子どもたちで賑わう様子を見て、地元町会からは高評価であった。
- ・ 来場者へのアンケートでは、チラシポスティングでの周知効果が確認できたとともに、継続してイベント開催してほしいとの意見が目立った。
- ・ 駅前イベントも含め、イベントテーマ設定に沿った年齢層の来場者で賑わった。
- ・ ビアガーデンの来場者へのアンケートでは、この後、商店街へ向かうとの意見が多かったことから、今後、商店街と連携できる企画であることが確認できた。

ウ 今後の方向性

イベント開催は、適切な場所とテーマの設定により、一定の集客が見込めることが分かった。今後は、「地域力向上しんこいWa」において、運営に掛かる収支のバランスと、将来的な自主運営を考慮した企画を立案し、持続可能な賑わい創出のための社会実験を、協働で実施する予定である。

エ 社会実験イベントの様子



(4) デジタルサイネージによる広告の社会実験結果

1) 実施目的

エリアマネジメント組織への広告収入の可能性と、地域情報発信の手段としての可能性を検証することを目的に、デジタルサイネージの設置実験を行った。

2) 実施概要

32インチのモニターを駅周辺に10日間設置し、「地域力向上しんこいWa」の会員などから提供された紹介画像や動画を放映し、新小岩駅周辺における広告効果を閲覧数や協力者へのアンケートで検証している。

- ・ 2月15日（土）～17日（月） 北口駅前広場
- ・ 2月18日（火）～20日（木） えきにこわ（ロビー）
- ・ 2月21日（金）、22日（土） 南口バス停付近
- ・ 2月23日（日）、24日（月） 南口駅前広場横断歩道付近

全日 8時30分から19時まで設置し、11団体から各々約30秒の画像や動画の提供を受け、繰り返し放映した。

3) 結果

ア 視聴者数

- | | |
|----------------|----------|
| ・ 北口駅前広場 | 平均159人／日 |
| ・ えきにこわ（ロビー） | 平均183人／日 |
| ・ 南口バス停付近 | 平均444人／日 |
| ・ 南口駅前広場横断歩道付近 | 平均750人／日 |

イ 考察

- ・ 南口駅前広場は、人通りが多く、バス停及び横断歩道の信号で立ち止まるため、視聴者数が多い。

- ・ 北口駅前広場は、人通りは多いが通り過ぎてしまい、広告内容を視聴する人が少ないことが確認できた。
- ・ 視聴者数が最も多いのは、17時30分から18時の時間帯であり、また、年齢は30代から60代までが多い。

ウ 今後の方向性

画像・動画の提供者へのアンケート結果を踏まえ、継続的な広告料徴収の可能性及び地域情報の発信手段としての効果を検証するため、今後も広告内容及び設置場所について、引き続き社会実験を実施し、検証する予定である。

エ 実験の様子



(5) 今後の予定

エリアプラットフォーム「地域力向上しんこいWa」においては、令和7年夏頃の未来ビジョンの策定を目指して検討を進めており、合わせて、エリアマネジメント組織の設立に向けた検討の支援を継続していく。

庶務報告No. 4
都 市 整 備 部
令和7年3月24日

金町駅周辺の街づくりについて

金町街づくり担当課

1 東金町一丁目西地区市街地再開発事業

(1) 事業計画の変更について

ア 事業計画変更の経緯

本再開発事業の事業計画は、令和3年4月の再開発組合設立時に認可を受けている。その後、権利変換計画（令和4年8月認可）及び施設建築物（1期）の工事着手（令和4年10月）に先立ち、令和4年7月に第1回事業計画変更の認可を受けている。

今般、令和7年7月に施設建築物1期工事の竣工に当たり、1期工事期間中に変更された施設建築物の計画内容及び要した工事費等の各種事業収支及び工期を変更内容とする第2回事業計画変更の認可を受けた。

令和6年12月18日 事業計画変更について臨時総会にて議決

令和6年12月19日 組合より東京都へ事業計画変更申請

令和7年2月14日 事業計画変更認可公告

イ 主な事業計画の変更内容

・設計の概要

設備スペースや階段等のレイアウト変更、外壁開口部の追加やサイン計画の変更を行った。

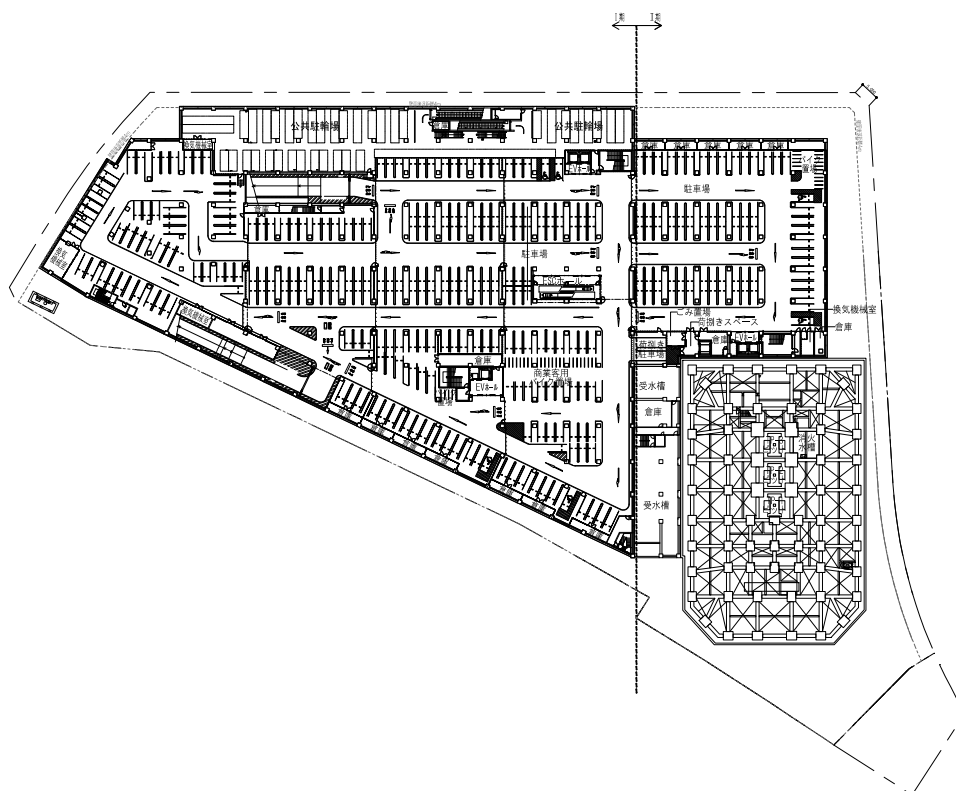
計画諸元（下線：変更箇所）

項 目	第1回事業計画変更 (令和4年7月)	第2回事業計画変更 (令和7年2月)	増減
建築敷地面積	24,755m ²	24,755m ²	—
建 築 面 積	約18,460m ²	<u>約18,800m²</u>	約340m ²
延 床 面 積 (容積対象面積)	約159,330m ² (約111,710m ²)	<u>約159,310m²</u> (<u>約111,820m²</u>)	△約20m ² (約110m ²)
建 ぺ い 率	約75%	<u>約76%</u>	約1%
容 積 率	約451%	<u>約452%</u>	約1%
階 数	地上40F・地下1F ・塔屋2F	地上40F・地下1F ・塔屋2F	—

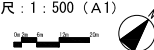
・事業施行期間（下線：変更箇所）

	第1回事業計画変更 (令和4年7月)	第2回事業計画変更 (令和7年2月)
事業施行期間（予定）	自 令和3年4月28日 至 令和14年3月末日	自 令和3年4月28日 至 令和14年3月末日
建築工事期間（予定）	着工 令和4年10月 竣工 令和12年7月	着工 令和4年10月 竣工 令和12年 <u>11</u> 月

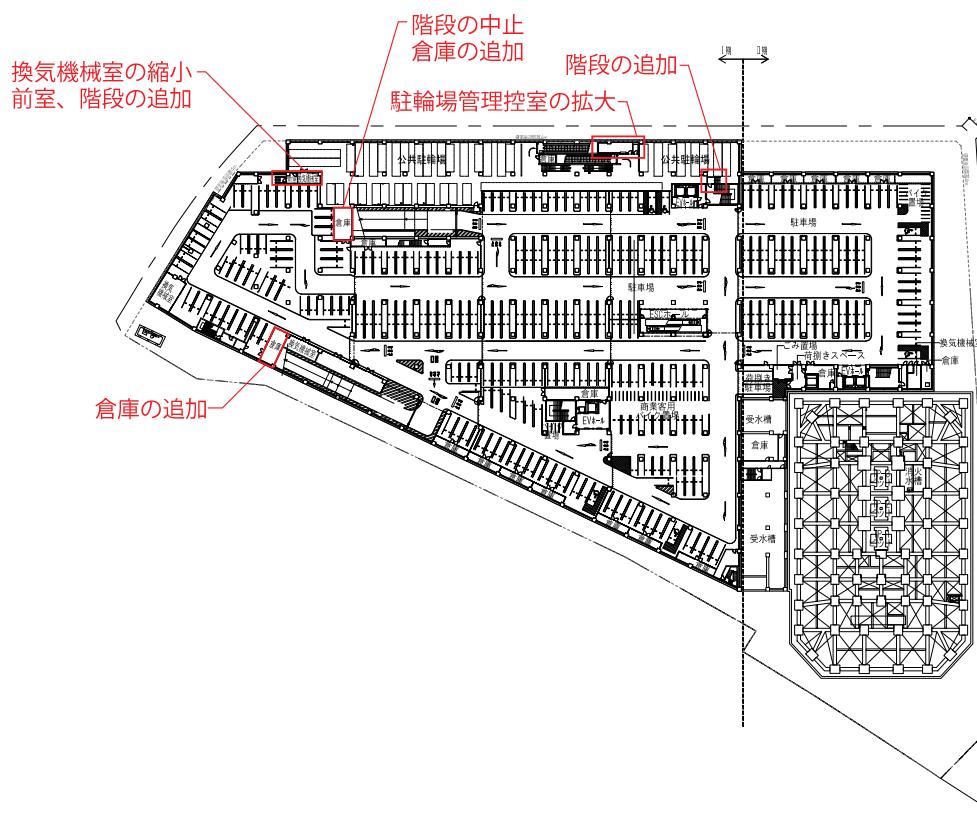
【資料1】施設建築物の設計図（変更前後）



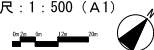
凡 例
縮尺: 1:500 (A1)

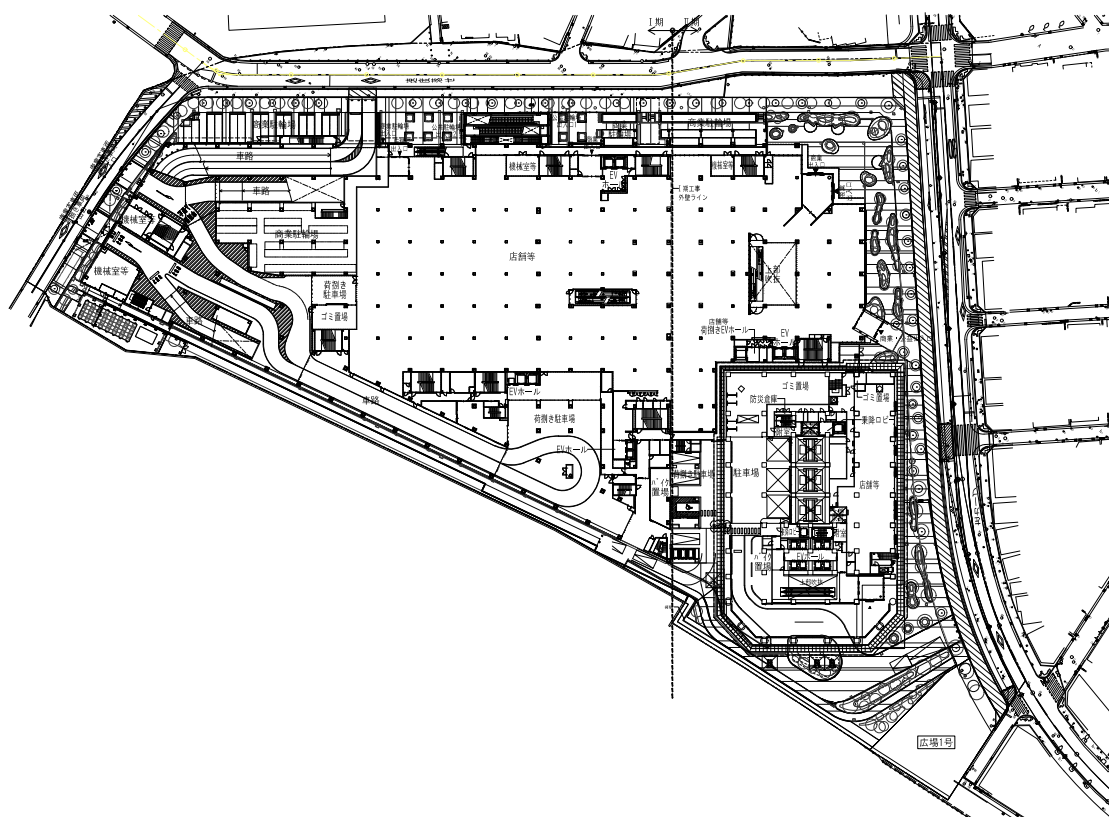


変更後

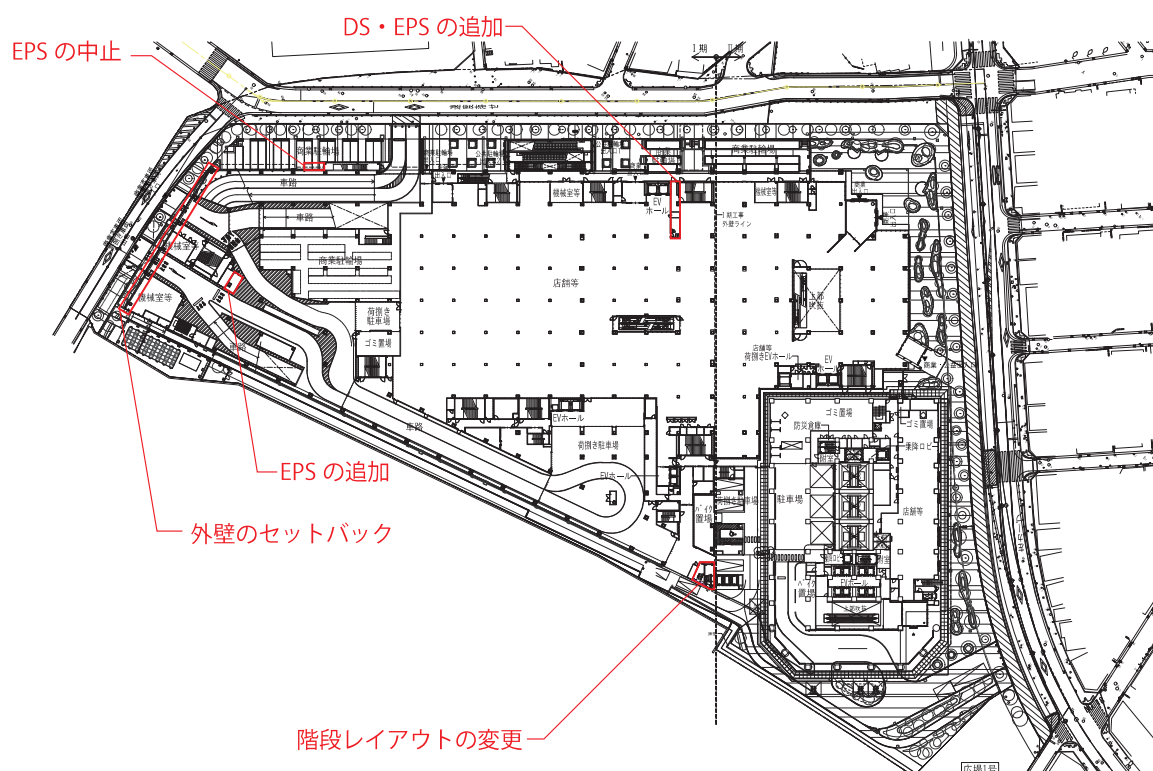


凡 例
縮尺: 1:500 (A1)

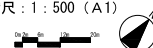


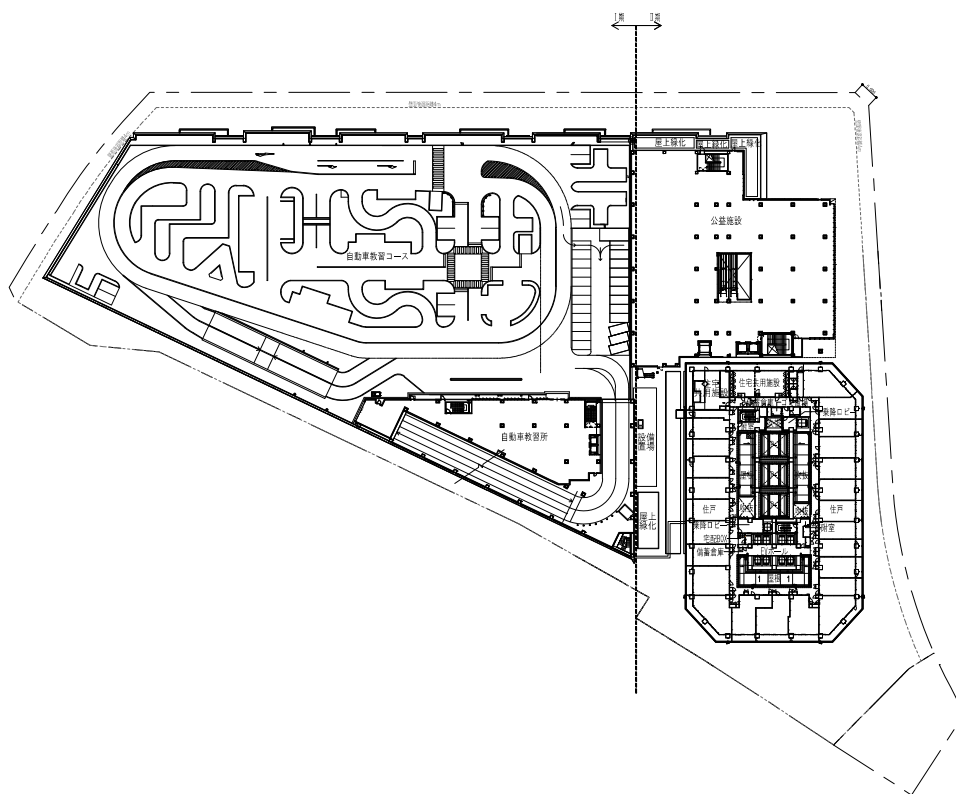


凡 例
縮尺：1：500（A1）

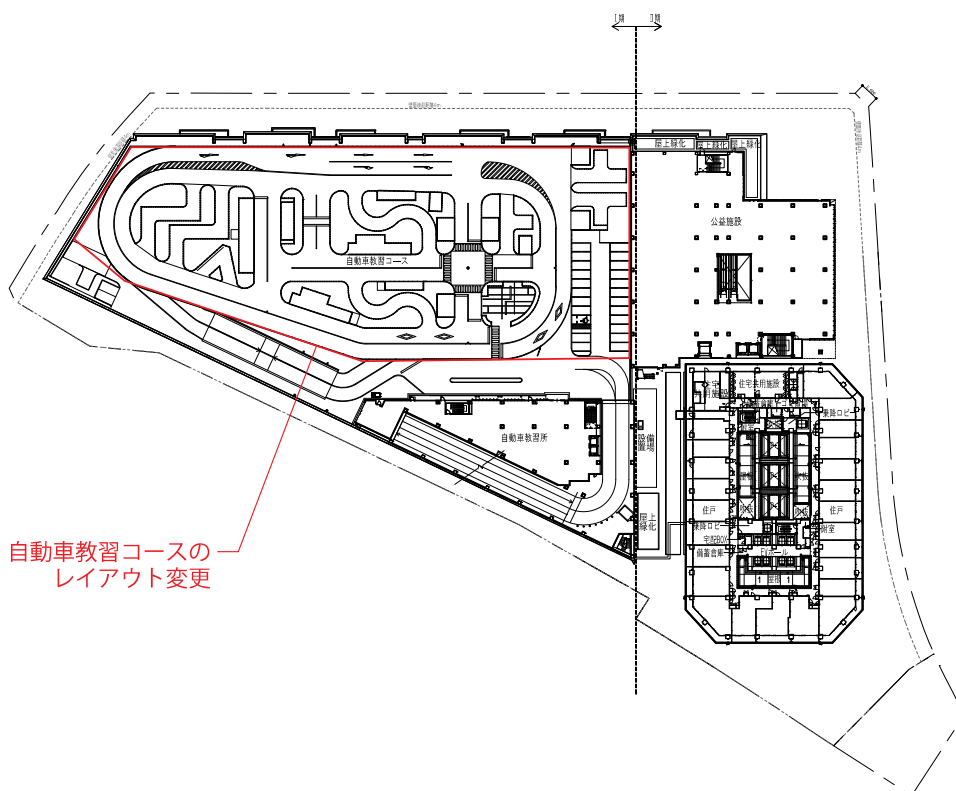
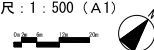


凡 例
縮尺：1：500（A1）



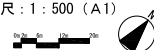


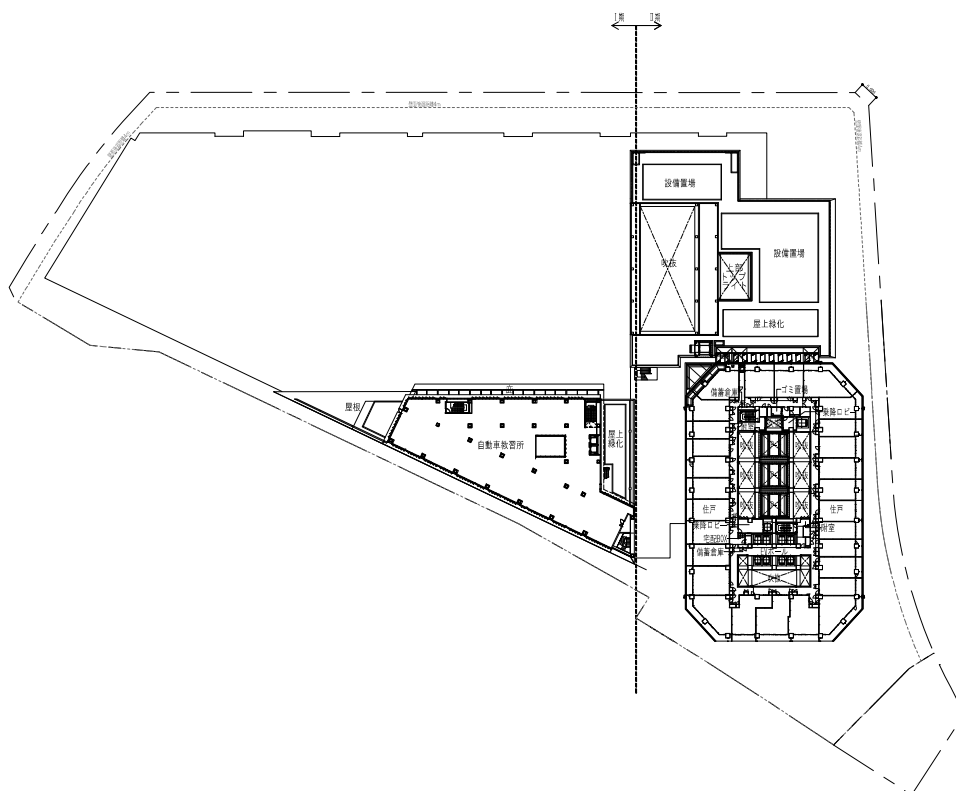
凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）



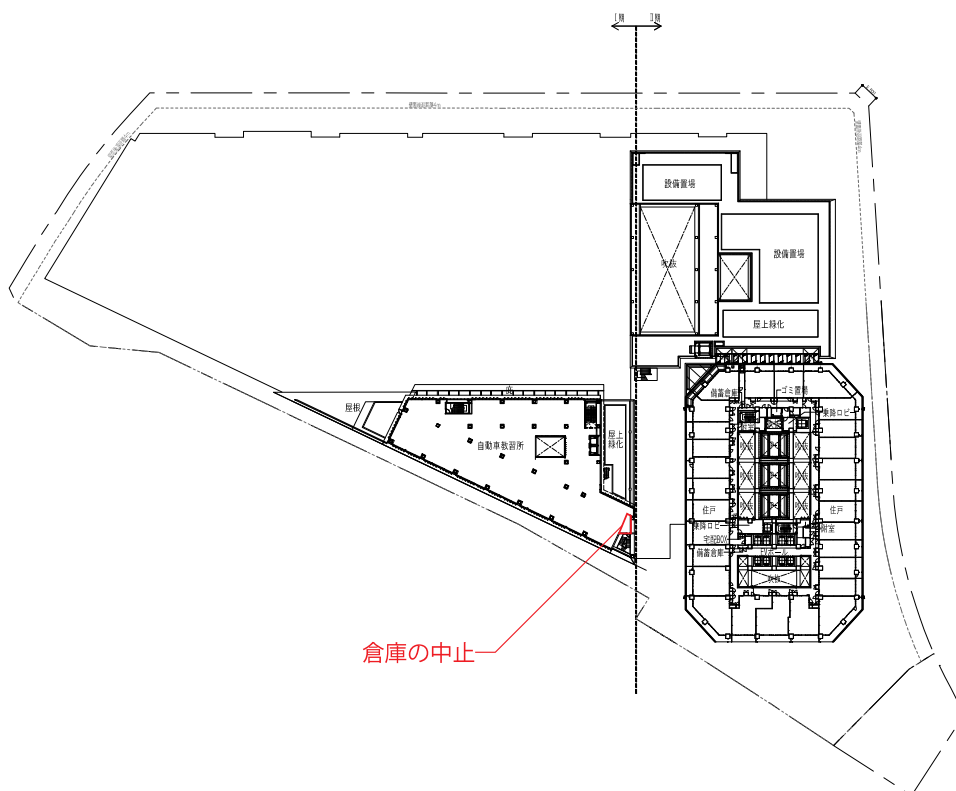
自動車教習コースの
レイアウト変更

凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）





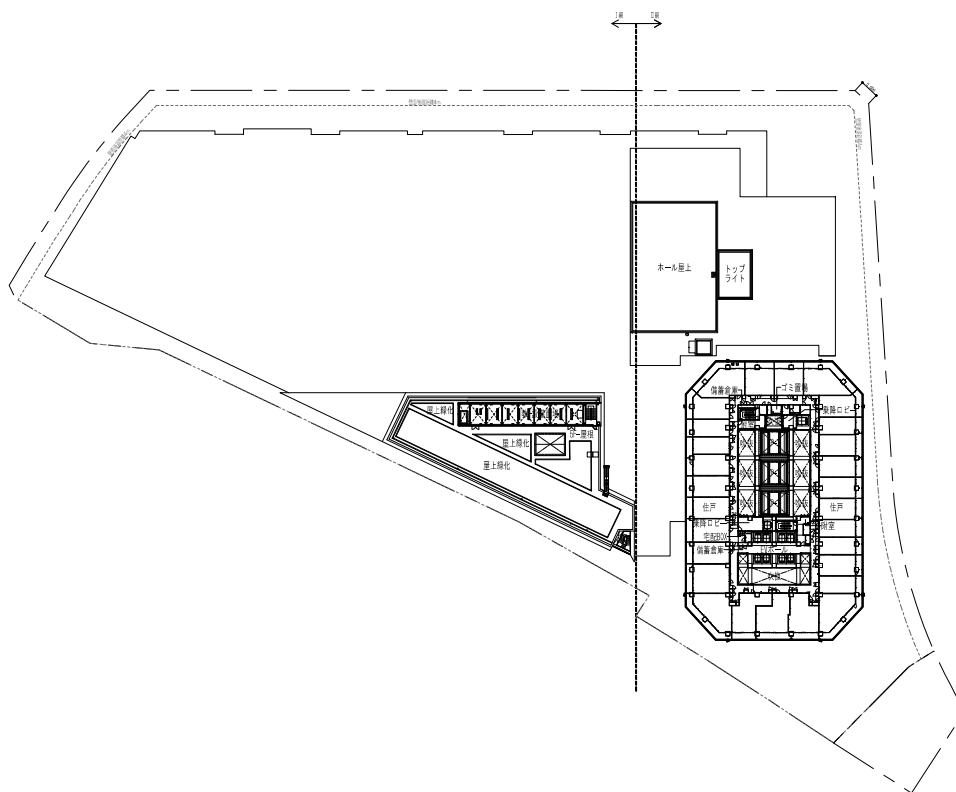
凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）



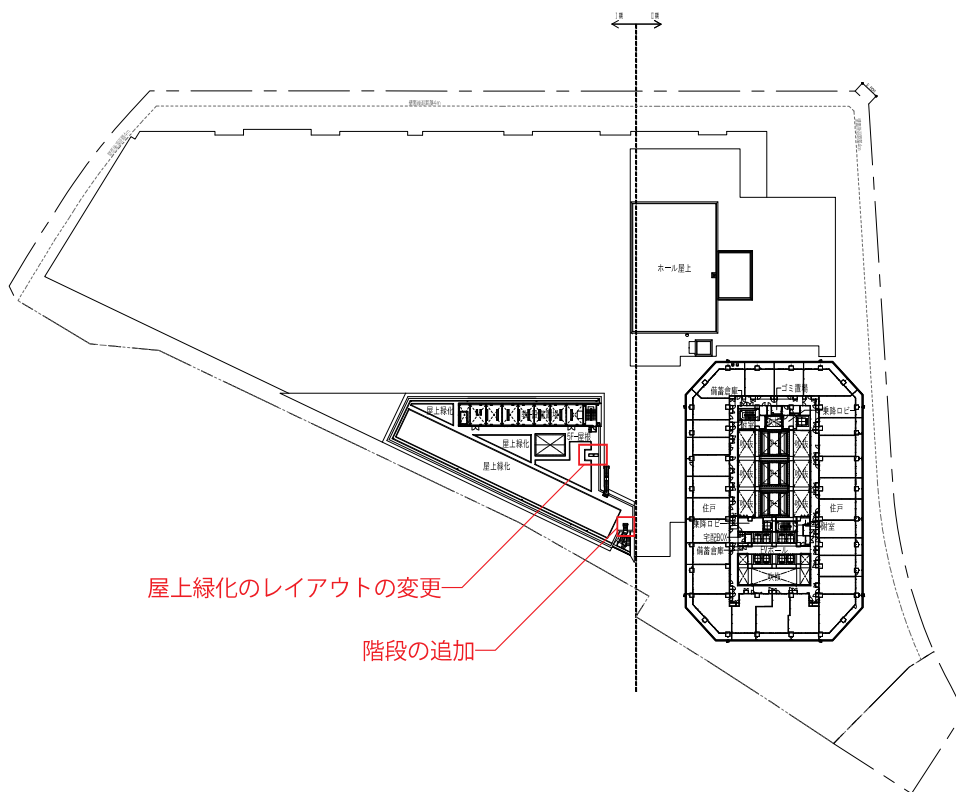
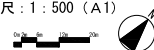
倉庫の中止

凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）

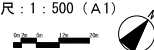


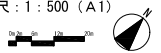
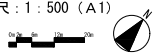


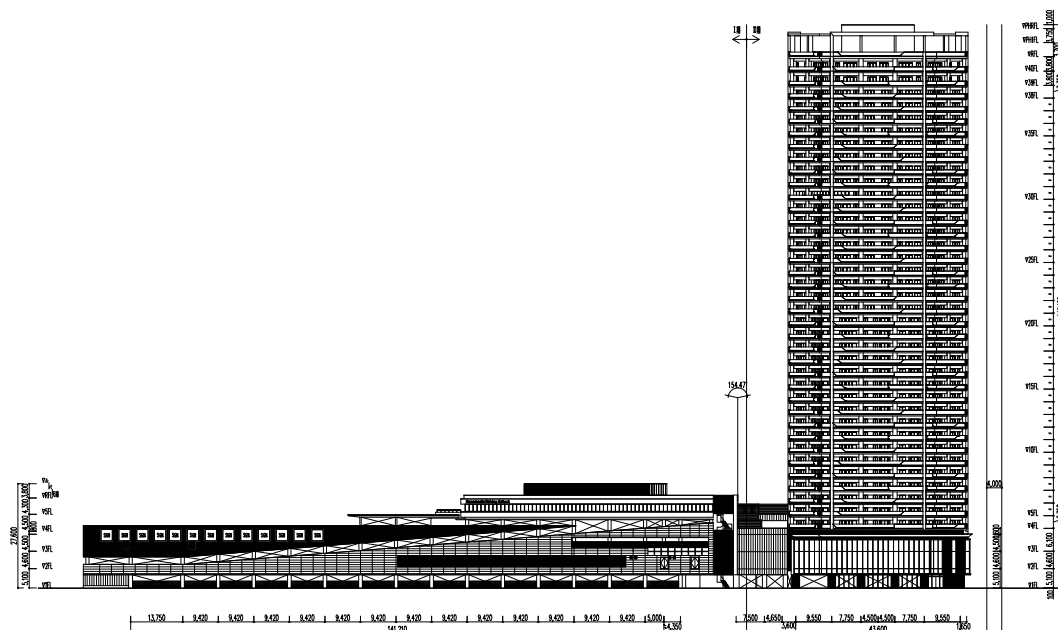
凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）



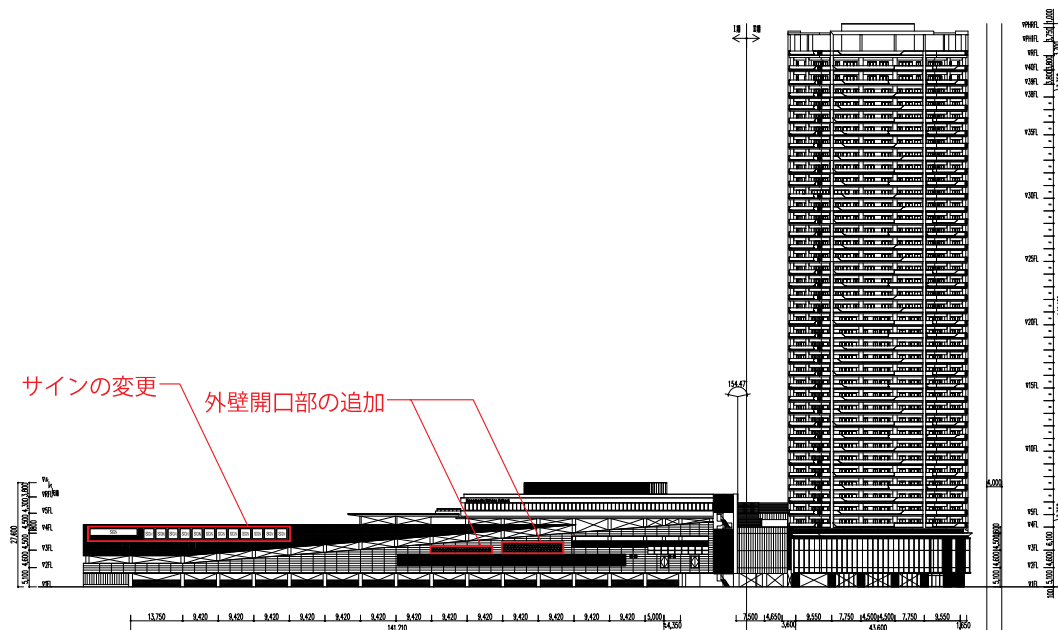
凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）







凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）



凡 例
縮尺：１：５００（Ａ１）



・資金計画（下線：変更箇所）

□収入

（単位：百万円）

	第1回事業 計画変更 (令和4年7月)	第2回事業 計画変更 (令和7年2月)	増減	主な変更理由
補助金	18,072	<u>22,790</u>	4,718	長期優良住宅整備による 割増 工事費高騰等に伴う増
公共施設管理者 負担金	1,616	<u>1,573</u>	△43	委託業務等の精査
防災・省エネ緊急 促進事業補助金	396	<u>297</u>	△99	補助対象の精査
保留床処分金	49,290	<u>49,127</u>	△163	権利変換計画の結果の反 映
その他	0	<u>1,521</u>	1,521	消費税還付金、商業テナ ント負担金等
合計	69,374	<u>75,308</u>	5,934	

□支出

（単位：百万円）

	第1回事業 計画変更 (令和4年7月)	第2回事業 計画変更 (令和7年2月)	増減	主な変更理由
調査設計計画費	2,733	<u>3,429</u>	696	変更設計等の追加
土地整備費	749	<u>2,991</u>	2,242	土壌汚染対策、既存建物 解体等工事費増
補償費	5,037	5,037	0	
工事費	58,347	<u>61,901</u>	3,554	工事費高騰、地中障害に よる工事費増 商業施設追加工事費
事業付帯費	1,303	<u>1,481</u>	178	商環境設計等の追加
事務費	205	<u>212</u>	7	
その他	1,000	<u>257</u>	△743	予備費取り崩し
合計	69,374	<u>75,308</u>	5,934	

(2) 権利変換計画の変更について

ア 権利変換計画変更の経緯

当地区の権利変換計画は、施設建築物（１期）の工事着手（令和４年10月）に先立ち、令和４年８月に東京都の認可を受けている。

今般、事業計画変更に伴い、権利変換計画の配置設計図の変更が必要になることから、１期工事竣工までに権利変換計画の変更を行う予定である。

令和７年３月 権利変換計画変更について臨時総会にて議決

令和７年４月 東京都へ権利変換計画変更の届出

令和７年７月 １期工事竣工

イ 主な権利変換計画の変更

・ 配置設計及び施設建築物の一部の室内仕上げ

事業計画変更に伴い、設備スペースや階段等のレイアウト変更を行う。

また、商業施設等の天井仕上げの変更等を行う。

・ 建築工事完了の予定時期

	当初権利変換計画 (令和４年８月)	第１回権利変換計画変更 (令和７年４月予定)
施設建築物の 建築工事完了の 予定時期	2030年（令和12年）７月	2030年（令和12年） <u>11</u> 月

2 金町駅北口周辺地区の基盤整備

(1) 第2段階の街づくり（東金町一丁目西地区地区計画の変更について）

金町駅北口周辺の街づくりにおいては、基盤整備の緊急性や事業の進捗状況を踏まえた段階的な街づくりを推進することとしている。

今般、第2段階の街づくりとして、駅から東金町一丁目西地区市街地再開発事業区域までの理科大学通りの拡幅と沿道への賑わいの誘導を地区計画と道路事業により推進するため、東金町一丁目西地区地区計画の変更に向け、当該地域の方々を対象に意見交換会を実施した。

第1回意見交換会は令和6年10月22日に開催し、地区計画変更に関する区の検討内容をお示しした上で、地域の皆様のご意見を伺った。

第2回意見交換会は令和7年1月23日に開催し、第1回意見交換会で頂いた参加者からのご意見に対し、区の考えや取組をお示しした。

【資料2】 東金町一丁目西地区地区計画変更に向けた意見交換会（第1回）

配布資料（抜粋版）及び開催概要

【資料3】 東金町一丁目西地区地区計画変更に向けた意見交換会（第2回）

配布資料（抜粋版）及び開催概要



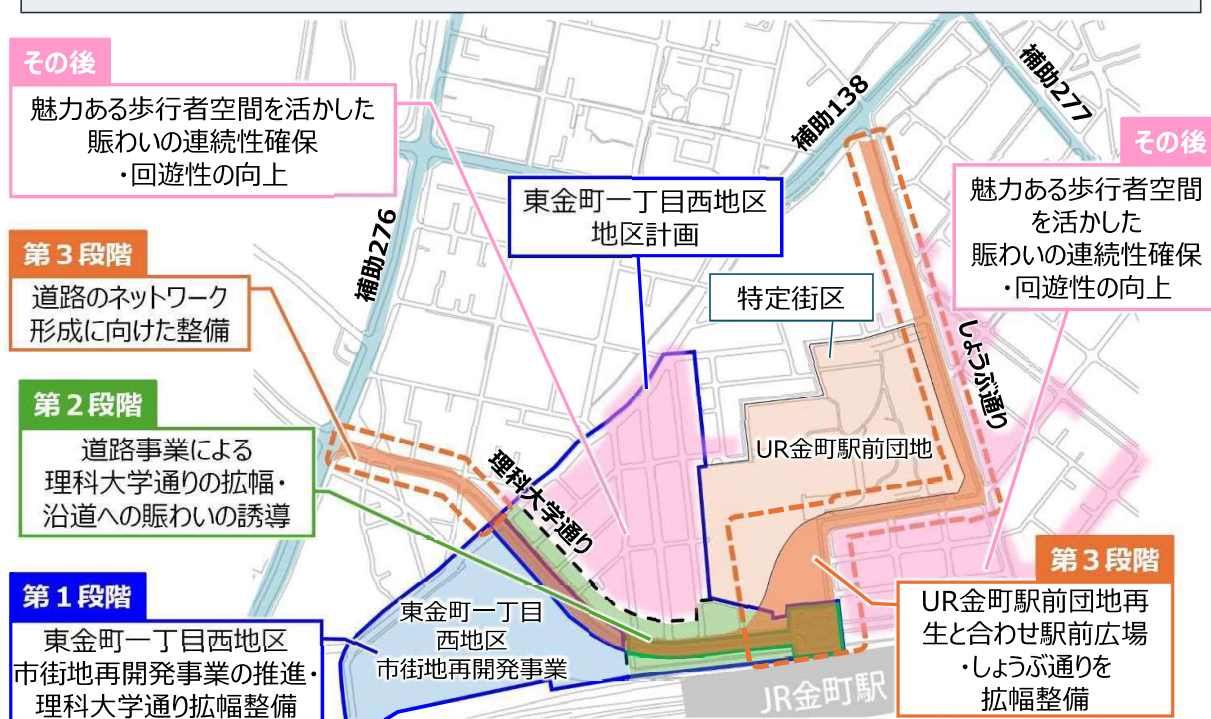
東金町一丁目西地区地区計画 変更に向けた 意見交換会

※当日配布資料抜粋版

令和6年10月22日(火)
葛飾区

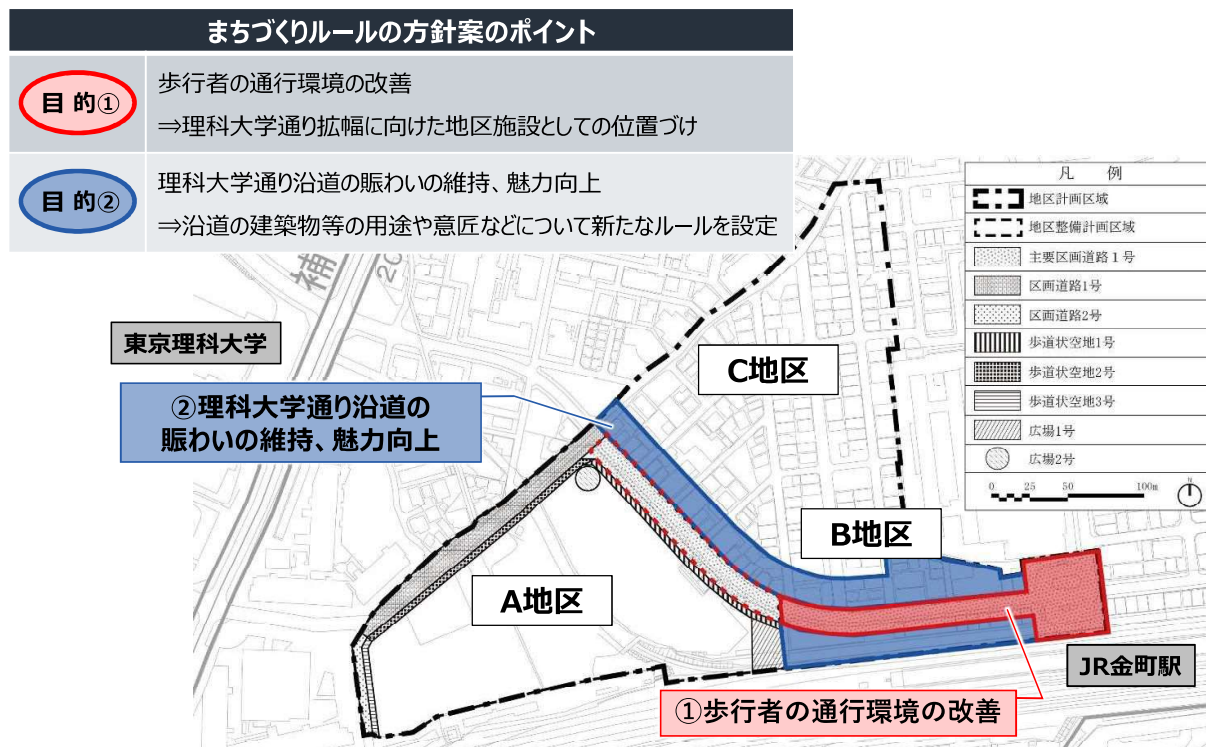
(4)まちづくりの進め方

■ 整備の緊急性や各事業の進捗状況を踏まえ、まちづくりの効果を最大化するために「段階的なまちづくり」を推進していきます。



(5)まちづくりのルールについて

■新たなルールについての方針案

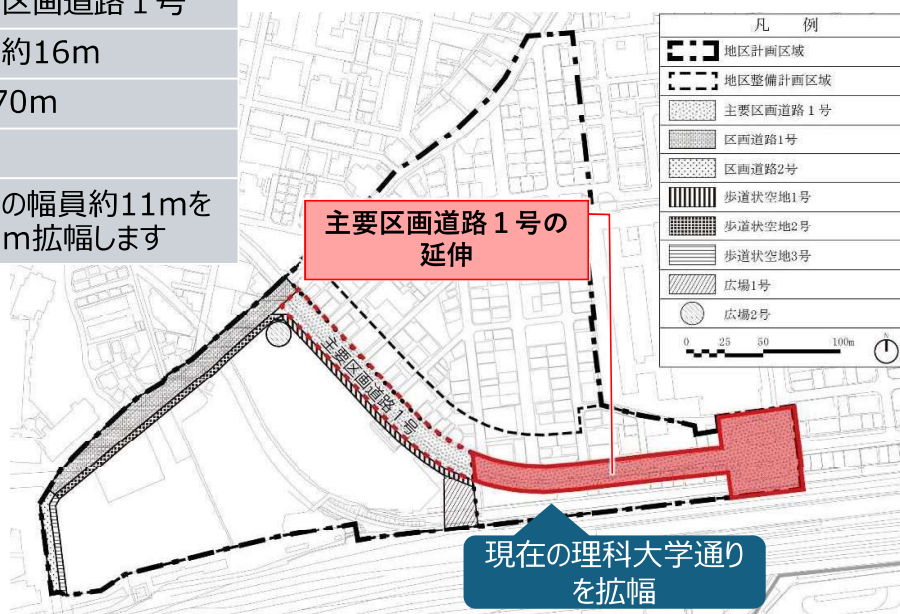


(5)まちづくりのルールについて

■歩行者の通行環境の改善

【地区施設の配置及び規模（案）】

種類	道路
名称	主要区画道路 1 号
幅員	標準約16m
延長	約370m
面積	—
備考	現行の幅員約11mを約 5 m拡幅します



(5)まちづくりのルールについて

■理科大学通り沿道の賑わいの維持、魅力向上

【建築物等の用途の制限（案）】

商店の連続性を保ち、賑わいを維持する



地区整備計画としての記載イメージ

次に定める建築物は、主要区画道路1号に面する部分に建築してはならない。

- 1階部分の居室のうち、住宅、共同住宅、寄宿舍又は下宿等の用途に供する建築物及びこれらに附属する自動車庫の用途に供する建築物。ただし、管理のための居室はこの限りではない。
- 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第5項に規定する性風俗関連特殊営業の用途に供する建築物。

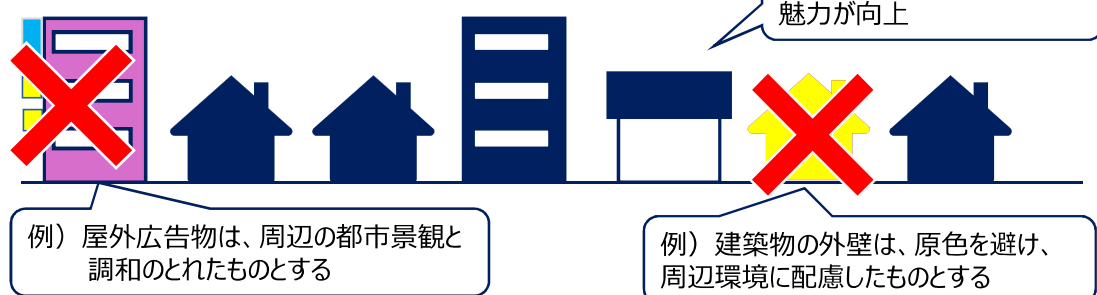
【対象区域】



(5)まちづくりのルールについて

■理科大学通り沿道の賑わいの維持、魅力向上

【建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限（案）】



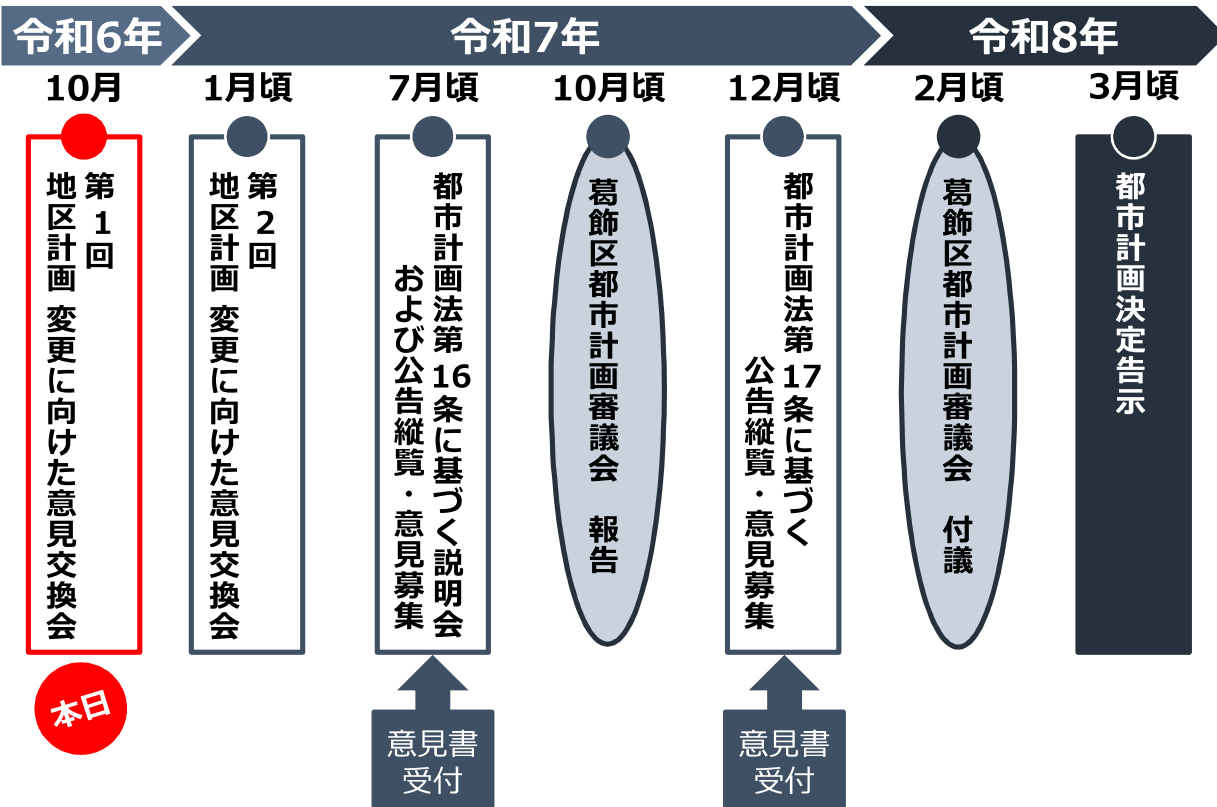
【対象区域】



地区整備計画としての記載イメージ

- 建築物の外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原色を避け、周辺環境に配慮した色調とする。
- 屋外広告物は、歩行者空間に配慮するとともに、周辺の都市景観と調和のとれたものとする。

(6)今後のスケジュール(案)



東金町一丁目西地区地区計画変更に向けた 意見交換会（第1回） 開催概要

■開催概要

日 時 : 令和6年10月22日(火) 19:00~20:30
会 場 : 金町地区センター 5階 ホール
参加人数 : 73名
説明概要 : 東金町一丁目西地区地区計画の変更方針案について



説明会の様子

■当日の意見交換の内容（概要）

【歩行者の通行環境の改善（理科大学通りの拡幅）について】

頂いたご意見など	区の考え
道路拡幅後、残った宅地の用途はどうなるのか。	道路の拡幅範囲が重複している建物等は解体いただく必要がありますが、裏の区有地を代替地として再建できるよう検討しており、道路拡幅後も、現況と同様に店舗が立ち並びイメージです。
駅～地区センター区間の拡幅について、事業スケジュールを示してほしい。	地区計画を令和8年度末に変更することを目標としており、合わせて道路の拡幅部について、道路区域編入を行う予定です。次に、用地取得や調査・設計を行った後に、拡幅整備を行います。 まちづくりプラン（p18）のロードマップに示す通り、関係者、関係機関協議との協議交渉、道路拡幅までには中長期的に時間を要するものと想定しています。
理科大学通りを一方通行にして、歩行空間を拡幅する方が簡単でよいのでは。	当該道路は、水元方面からのバスが通る道路のため、一方通行にすることは難しい状況です。道路を拡幅することでバス・歩行者ともに安全に通行できるよう整備を進めたいと考えています。
金町駅前も歩行者で混雑しているため、早急に解消してほしい。 駐輪場をコンパクトにして脇の区有通路を広げることは検討しているか。	駅前広場の混雑に対しては、駅の改良を含めてJRとの協議を進めております。また、将来的に駅前広場を拡張することで、混雑の緩和を図ります。 駐輪場脇の区有通路は短期的な対応として整備したものです。理科大学通りの拡幅に伴い、駐輪場を廃止し、区有通路と合わせて、沿道再建のための代替地として活用してまいります。
東京理科大学開学により人が増えることはわかっていたはずであり、対応が遅い。 長期的な対策ばかりなので、まず短期的な対策が必要。	これまでも地区センター前歩道の拡幅や、街路樹の撤去、駐輪場脇の区有通路整備など、短期的な対策を講じてきましたが、この度、本格的な道路拡幅を予定しており、沿道の皆様の生活再建も考えていく必要があることから、時間を要することについてご理解いただきたくお願いします。今後も、その他の短期的な対策について検討します。

【理科大学通り沿道の賑わいの維持、魅力向上について】

頂いたご意見など	区の考え
商店街の賑わいづくりには、都内の賑わっている商店街を参考にすることや、歩道上に街路樹やベンチなどを充実させることが必要。 歩行者が回遊して滞留するようになるには、魅力的な商店の進出が必要。学生向けに、音楽イベントができるミニシアターやライブハウス等の誘致を考えていただきたい。	今回はB地区のルールを提案しましたが、その他の地区についても、再開発や理科大学通りの賑わいを波及させることを検討していきます。 学生が多いことを活用した賑いづくりなど、（一社）みらい協議会と協力しながら、ハード整備と併せた検討を行っていきます。

次のページに続きます

【理科大学通り沿道の賑わいの維持、魅力向上について】

頂いたご意見など	区の考え
賑いや魅力づくりについては、学生や子育て世帯等、どこをターゲットにしていくのか。 漠然と、店舗を増えるようにまちを作っていきたいということか。	理科大学通りは1階の住居系用途を制限することで店舗の連続性を担保し、賑わいの誘導を図ることができると考えています。ターゲットを絞って具体的な店舗を誘致するようなルールを決める予定はありません。
神楽坂のように、賑わいのある商店街は、狭い道路が多いと思う。理科大学生が行きたいと思う商店と、マンション住民が行きたいと思う商店は違うので、誰もが行きたい商店街を作るのは難しいと思うが、その点は検討したことがあるか。	理科大学通りは、歩行者の利用だけでなく、バス通りでもあることから、歩行者、車両ともに快適に通行できる道路整備を目指しています。 沿道建物1階の商業の連続性を生かし、商店街等と協力して魅力向上に向けて検討していきます。

【その他】（JR金町駅に関することについて）

頂いたご意見など	区の考え
理科大学通りは混雑により、危険な状況である。地区施設の広場1号の位置に西口改札ができれば安全になるのでは。	西口改札の設置については多々ご要望をいただいております。JRと協議をしていますが、JRより難しいとお話を受けています。
西口改札について、JRとどのように協議しているのか。	JRとは駅の利便性向上に向けて10年程協議してきており、その中で要望を伝えています。現在、主に南北通路の混雑具合について、駅改良を含めて意見交換しています。
西口改札については、ランニングコストの面から難しいと聞いた。南北通路の改善については、東側に一本通路を作る案と橋上化の案があると聞いている。 北千住のように駅を二層化するという意見もあったが、それはまちを壊すと思う。 B地区のスケジュールが10～20年かかると言っていたが、できることから進めていく必要がある。	現在、地上案と橋上案等検討を進めているところですが、南北通路の改善は喫緊の課題だと認識しており、JRと協議を進めています。

【その他】

頂いたご意見など	区の考え
C地区の地区施設の整備の方針に、地区北西側区道の歩行空間の拡充とあるが、何をするのか。	当該区道は歩行者の安全確保が必要と考えています。具体の整備については、地区の皆様と意見交換しながら進めていきたいと考えています。
区のまちづくりは、まちこわしである。 理科大学生は、大部分は水元金町に住んでおらず、理科大学通りは混雑するけど商店は繁盛していない。理科大学生になるべく地域に住んでもらい、大学生に協力してもらうことが必要。 駅については、新小岩駅のように3階建てにするべき。	課題を踏まえて、良いところを伸ばしていけるよう検討していきます。
駐輪場の台数確保と歩行者の通行環境改善のため、駐輪場の地下化が考えられるのではないかと。	駅西側の線路沿いの駐輪場を廃止し、理科大学通りの拡幅を行っていきませんが、再開発事業の地下1階に新たに区の駐輪場を整備し、必要台数を確保しています。
本日の意見交換会でかなり提案が出たので、コンサルと区が検討し、金町地域の改善につとめていただきたい。 亀有駅と比較して金町駅は見劣りしてしまうので、斬新な案を提案すべき。	頂いた意見を踏まえて真摯に取り組み、亀有や松戸に負けないまちづくりを進めていきたいと思えます。



東金町一丁目西地区地区計画 変更に向けた 意見交換会 (第2回)

※当日配布資料抜粋版

令和7年1月23日(木)
葛飾区

(2)第1回意見交換会の振り返り

■当日及びアンケートで頂いた主なご意見（詳細は別紙参照）

- ・第1回意見交換会では、当日及びアンケートにて以下の設問ごとにご意見を伺いました。
 - ① 歩行者の通行環境の改善（理科大学通りの拡幅）について
 - ② 理科大学通り沿道の賑わいの維持、魅力向上について
 - └建築物の用途の制限（案）
 - └建築物の形態又は色彩その他意匠の制限（案）
 - ③ その他、地区計画の内容について
- ・意見交換会でのご発言は延べ13名から、アンケートによるご回答は27名から頂きました。

頂いた
主な
ご意見

- 歩行者の通行環境の改善（理科大学通りの拡幅）について …64件
 - ✓ 理科大学通りの通行環境の改善方法に関するご意見 …38件
 - ✓ 拡幅後の理科大学通りの整備内容に関するご意見 …13件
 - ✓ 理科大学通りの整備の手順や事業スケジュールに関するご意見 …13件
- 理科大学通り沿道の建物への制限について …13件
 - ✓ 建築物の用途制限に関するご意見 …9件
 - ✓ 建築物の意匠制限に関するご意見 …4件
- その他 …46件
 - ✓ JR金町駅関連の利便性向上に関するご意見 …21件
 - ✓ 商店街の賑わいづくりに関するご意見 …17件

※一部のご意見は複数の項目でそれぞれ重複してカウントしています。

(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通りの整備方針

金町駅周辺地区まちづくりプラン（P10～P11）※抜粋・要約

将来像 1 快適な移動で『ツナグ』交通環境づくり

基盤整備やバス路線再編等を通じ、歩行者・自転車・自動車それぞれにとって安全で快適な移動環境を形成します。

取組 1 基盤整備の推進

- ・理科大学通り・しょうぶ通りの拡幅や、駅前広場の拡張整備など、都市計画道路に位置付けて整備を進めることにより、交通ネットワークを形成し、安全性や利便性の向上を図ります。
- ・自転車レーン等の走行空間を整備し、歩者分離を行うことで双方の快適な移動を確保します。

取組 2 公共交通網の充実

- ・金町駅はJR線、京成線、バスなどの交通結節点であり、水元地域や柴又地域へのアクセス面で玄関口としての機能を果たしているため、南北のさらなる交通網充実に向けて、検討を進めます。
- ・バス交通の充実に向けては、基盤整備の計画を踏まえ、バス事業者とバス路線の再編等を検討します。

取組 3 南北交通の拡充

- ・金町駅南北通路及び西側架道橋の拡充についても協議を進めます。

取組 4 JR金町駅の改良

- ・駅利用者の安全性確保や利便性向上のため、駅の改良等についてJR東日本と協議を進めます。

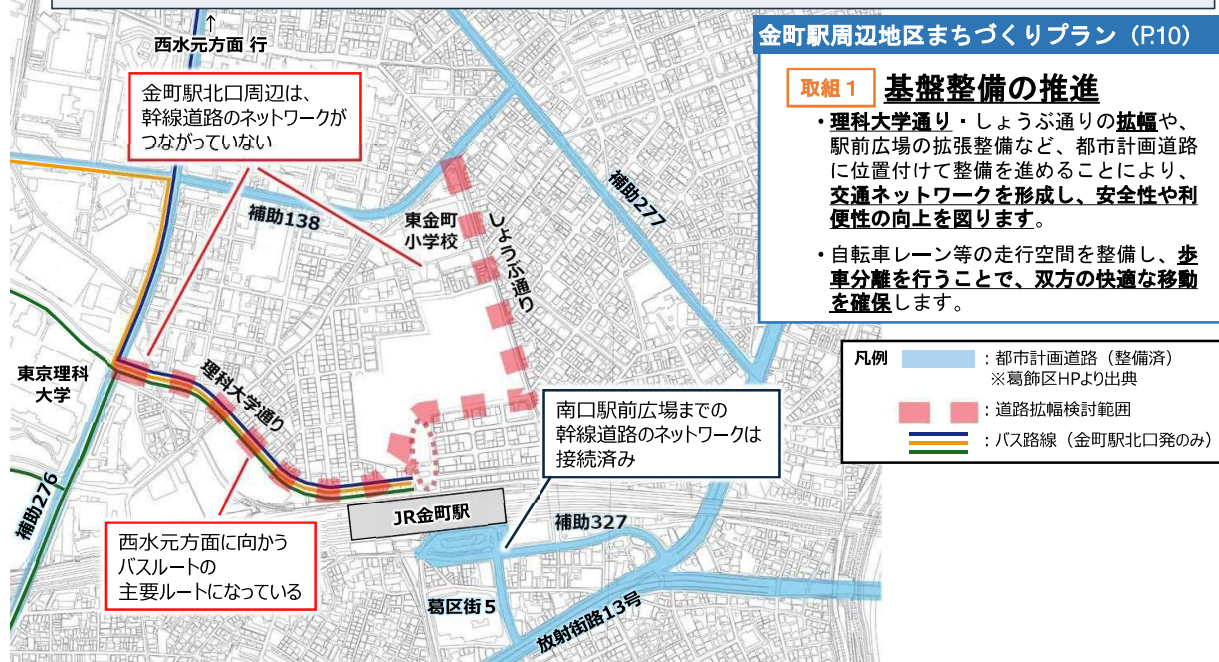
取組 5 自転車駐車場の整備、再配置

- ・基盤整備の検討と一体的に、自転車駐車場の整備、再配置を推進します。
- ・歩行者の安全な移動経路の確保や、商業地域にふさわしい駅前の効率的な土地利用の推進、回遊性の向上の観点から、自転車駐車場を駅周辺部へ整備していきます。

(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通りの整備方針

- ・交通結節点である金町駅までの快適な移動環境を形成するために、理科大学通り等の拡幅により、交通ネットワークを強化することが必要です。



(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通りの整備方針

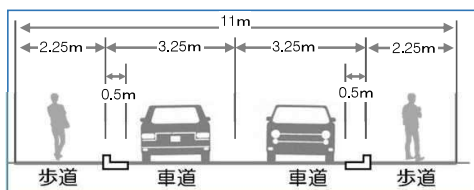
理科大学通りの拡幅整備の具体的なイメージは以下のとおりです。

金町駅周辺地区まちづくりプラン（P10）

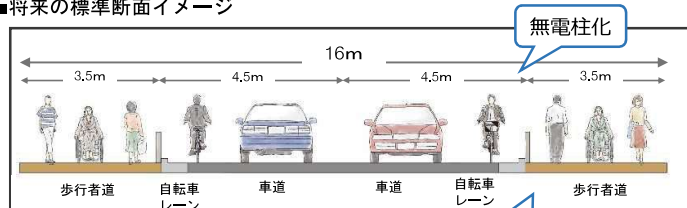
取組1 基盤整備の推進

- ・理科大学通り・しょうぶ通りの拡幅や、駅前広場の拡張整備など、都市計画道路に位置付けて整備を進めることにより、交通ネットワークを形成し、安全性や利便性の向上を図ります。
- ・自転車レーン等の走行空間を整備し、歩車分離を行うことで、双方の快適な移動を確保します。

■現況の標準断面



■将来の標準断面イメージ

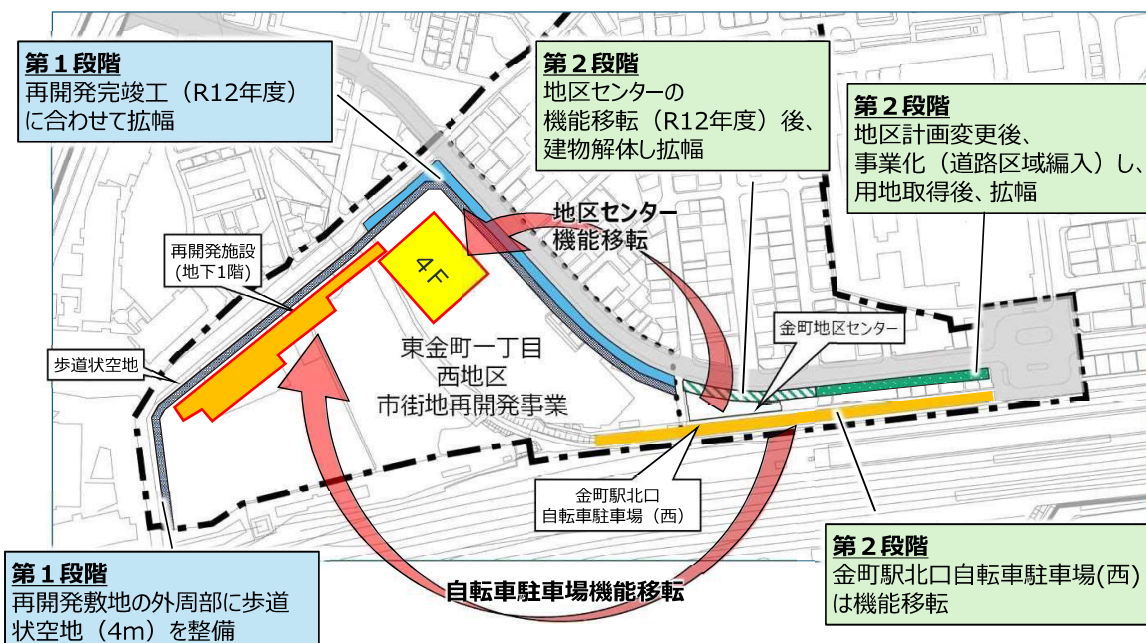


車道幅員が16m程度の商店街のイメージ

(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通りの整備の手順と事業スケジュール

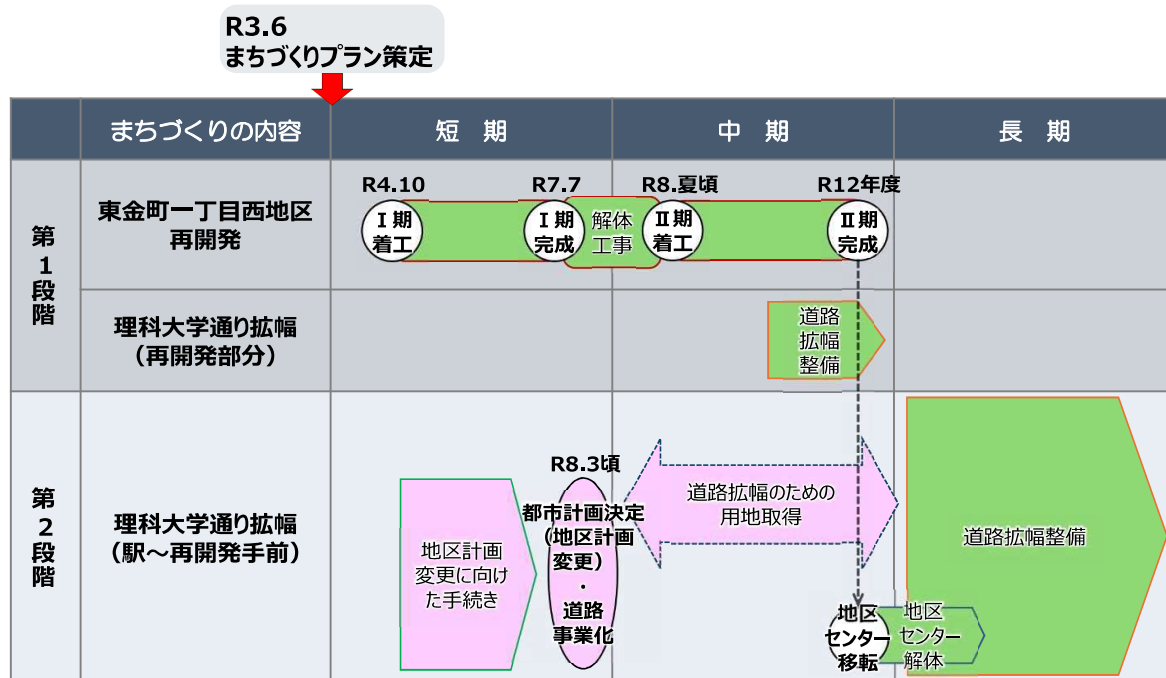
第2段階までの理科大学通りの拡幅整備については、概ね以下のような手順で整備します。



(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通りの整備の手順と事業スケジュール

理科大学通りの拡幅整備については、概ね以下のようなスケジュールで進めていきます。



(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通り沿道の建物用途制限についての具体的イメージ

理科大学通りに面する部分について、

- ✓ 建物1階について、住宅や住宅の車庫などを制限します。
- ✓ 風俗営業法第2条第5項の対象になる性風俗関連の店舗の営業を制限します。

⇒現時点では、地区内の理科大学通り沿道に該当する建物はありません。

・1階部分が住宅の建物



・1階部分が店舗、2階以上が住宅



(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■理科大学通り沿道の建物意匠制限についての具体的イメージ

- ✓ 商店街に調和しない奇抜なデザインや色彩の建物を制限します。
- ✓ 制限の目的は「周辺との調和」をお願いすることであり、厳しくデザインの規制をするものではありません。

・奇抜なデザインや色彩の建物を制限



・景観規制が厳しい地区
(長野県長野市 長野市中央通り)



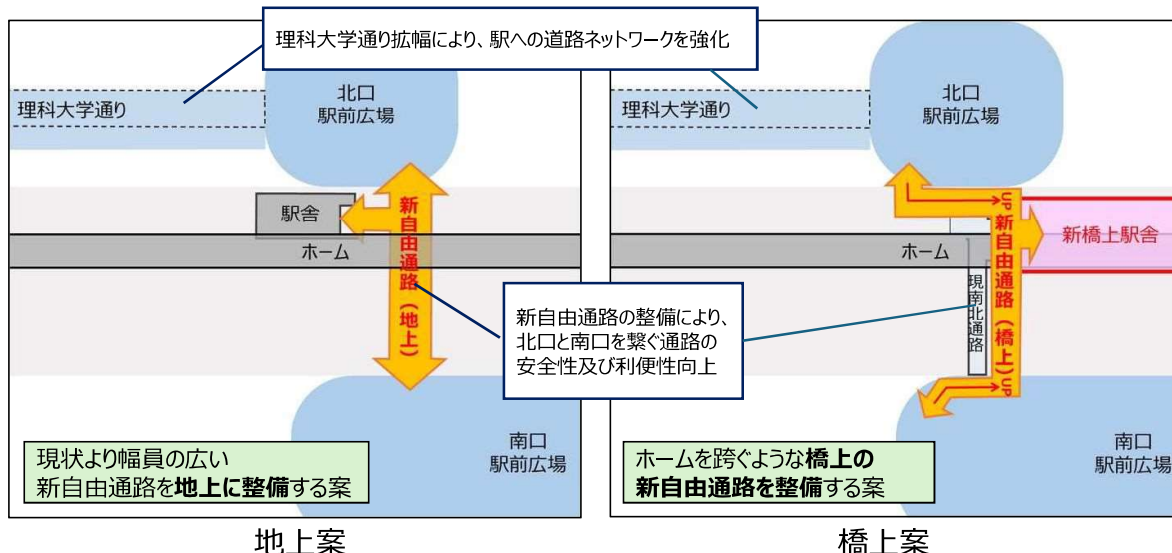
出典：善光寺表参道商店街HP

- ・中央通り沿道建物は、江戸時代・明治時代・大正時代にかけて建築された洋館や和風の商家などの外観を保持する。(例：外壁の色は、白・灰・茶・黒とする)
- ・建物の高さは、周辺の街並みの連続性・共通性を持たせるように配慮すること。最高の高さを15mとする など

(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■JR金町駅新自由通路の検討状況

- ✓ 区では、安全性及び利便性の向上に向け、JR金町駅の新自由通路の整備について検討を行っています。
- ✓ 新自由通路の整備については、これまで地上案・橋上案について検討してきました。
- ✓ 今年度より、新自由通路の整備案について、JRに協力いただき検討を進めています。



(3)頂いたご意見に対する区の考え・取組

■商店街の賑わいづくりについて

- ✓ 本地区計画の変更では、安全で快適な基盤整備を推進するとともに、建物の用途や意匠に関して、基本的なルールを定めます。
- ✓ 具体的な商店街の賑わいづくりに向けては、行政だけではなく、商店会、地域住民、大型商業主等、多様な主体が連携し、協力していく必要があります。
- ✓ 地域の関係団体・関係者が主体となったまちづくり組織などと連携し、魅力ある歩行者空間を活かした賑わいの連続性確保や回遊性の向上を進めていきます。



学生との協働イベント



道路空間を活用した遊びや憩いの場の創出

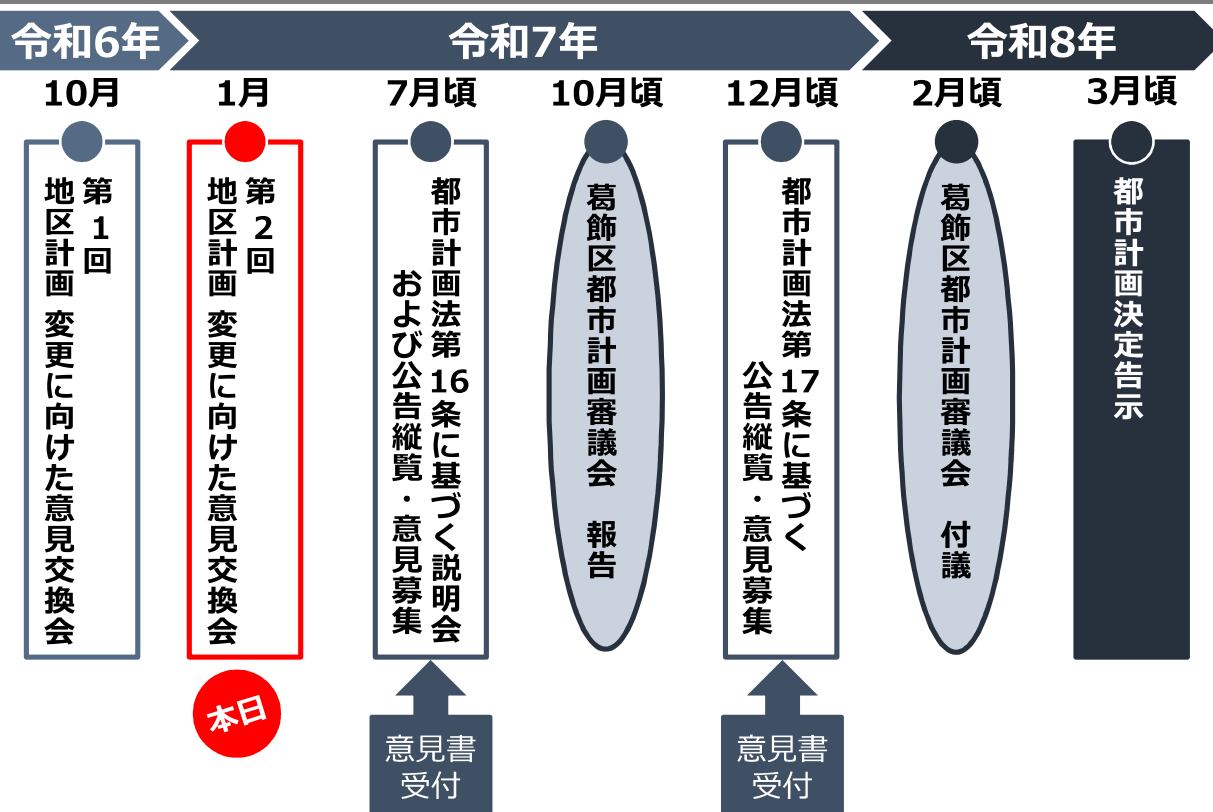


商店会や理科大との協働による地域イベントの開催

まちづくり組織が中心となって実施している活動の一例



(4)今後の都市計画手続きの進め方



東金町一丁目西地区地区計画変更に向けた 意見交換会（第2回） 開催概要

■ 開催概要

日 時 : 令和7年1月23日(木) 19:00~20:30
会 場 : 金町地区センター 5階 ホール
参加人数 : 56名
説明概要 : 第1回意見交換会で頂いたご意見に対する区の考えや取組について



意見交換会の様子

■ 当日の質疑応答や、別途提出いただいたご質問概要（一部抜粋）

【理科大学通りの拡幅について】

頂いたご質問など	区の考え
理科大学通りに、ガードレールを設置するのか。自由に道路を渡れるようにしないと、商店街の分断につながるのではないのか。	安全性確保の観点から、歩行者の乱横断を防止するため、横断抑止柵の設置を予定しています。 商店の連続性を保ち、賑わいを維持するため、沿道建物の1階部分について住宅などの用途を制限したり、安心して買い物できる歩道の整備を行います。
理科大学通りは両側に2.5mずつ拡幅するのではなく、南側にのみ5m拡幅するのか。 南側にのみ拡幅する場合は、車線の位置がずれるのか。	第2段階までの区間については、南側にのみ拡幅することを予定しています。 将来的には道路中心を南側にずらし、両側に幅員3.5mの歩道を整備する予定です。
理科大学通りを拡幅する際に、駐輪場や地区センター用地を活用するようだが、道路用地とならない部分はどのように活用する予定か。	まだ未定ではございますが、当該用地のうちの一部は、道路拡幅により土地をお譲りいただく方の生活再建に活用できるよう検討しています。
理科大学通りは、沿道の建物を各権利者が建替えるタイミングでセットバックしてもらい、時間をかけて拡幅を進めるのか。	地区計画変更後、道路事業化（道路区域編入）を行い、用地取得を進めます。 現在、道路の拡幅計画については、各土地建物所有者に対して個別にご説明しているところです。

【新自由通路・駅前広場について】

頂いたご質問など	区の考え
新自由通路整備などで人の流れをつくるだけでは、駅周辺の魅力は生まれないと思うが、滞在、滞留できるような広場は整備しないのか。	第3段階のまちづくりにおいて、駅前広場を拡張することを計画しており、これにより交通結節点としての機能強化や、滞留空間の確保を図ります。 また、再開発事業で広場を整備する予定があり、この空間も地域イベントの場などへの活用が期待できると考えています。
駅前広場の整備スケジュールを教えてください。 金町駅周辺の人口はこれからさらに増加するため、新自由通路や駅前広場の整備は、なるべく早く進めてほしい。	第3段階のまちづくりは、UR金町駅前団地の再生計画と合わせて進めていく必要があり、現時点で明確なスケジュールは定まっていませんが、区としても早期実現を目指し取り組んでまいります。

次のページに続きます

【その他（ＪＲ金町駅について）】

頂いたご質問など	区の考え
駅構内及び理科大学通りにおける混雑の抜本的解決のためにも、ＪＲ金町駅西口改札の設置を求める。 理科大学通り拡幅よりも西口改札の整備の方が早期に実現できるのではないかと。 西口改札は地域の希望であるため、地区計画にも記載してほしい。	駅の利便性向上に向けて、ＪＲに対し、１０年来要望してきましたが、西口改札設置については、維持管理費を含むコスト面から設置は難しいとお話を受けており、実現のためには、相当の時間を要すると考えています。 今後も、駅の利便性・安全性の向上に向けてＪＲと協議を行ってまいります。 また、区では、区の施設として整備・改善ができる、理科大学通り及び新自由通路により、交通ネットワークや南北交通の改善を図ってまいります。 なお、改札はＪＲの施設であるため、ＪＲの了承がない状況で、西口改札を地区計画に記載することは難しいです。
夜の帰宅ラッシュ時、駅構内の階段なども人が多すぎて危険な状況であるので、改善してほしい。	駅構内の混雑解消のご要望については、ＪＲにお伝えいたします。

【その他】

頂いたご質問など	区の考え
理科大学通りだけではなく、Ｃ地区やＵＲ団地なども含めて大きな視点でランドデザインをつくり、まちづくりのストーリーを示してほしい。	まずは喫緊の課題である理科大学通りの混雑解消のため、安全・安心な基盤整備を目指していきますが、併せて、Ｃ地区の皆様やＵＲとともに、今後魅力的なまちづくりのための取組を一緒に考えていきたいと思っております。
金町は魅力的な立地にあるので、ＪＲやＵＲとトップ外交で、人が集まるまちづくりを進めてほしい。	金町駅周辺のまちづくりを進めていく上で、ＪＲやＵＲとの協働は必須であり、ＪＲトップに対しても区長から課題の共有や、協力をお願いをしているところです。 引き続き２者とも連携してまちづくりを進めてまいります。

意見交換会にご参加いただき、誠にありがとうございました。

その他、まちづくりや協議の進め方について頂いたご意見などは、貴重なご提案として今後の金町駅周辺のまちづくりの参考とさせていただきます。

今後ともよろしくお願いいたします。

(2) 今後のスケジュール（予定）

今後のスケジュール（予定）は以下のとおりである。

令和7年7月頃 地区計画変更（原案）説明会

令和7年11月頃 地区計画変更（案）の公告、縦覧、意見書提出

令和8年2月頃 葛飾区都市計画審議会付議

令和8年3月頃 都市計画決定

庶務報告No. 5
都 市 整 備 部
令和7年3月24日

立石駅北口地区の街づくりについて

立石駅北街づくり担当課

1 立石駅北口地区第一種市街地再開発事業

立石駅北口地区第一種市街地再開発事業については、令和5年9月から解体工事に着手し、現在、上屋解体を終え支障杭等の撤去を進めている。

施設建築物の建築工事に向け、再開発組合と特定業務代行者は、契約約款の協議を進めているところであるが、特定業務代行者と設備事業者の調整に時間を要している。

このため、建築工事請負契約締結の予定時期が令和7年5月から令和7年6月に変更となる見込みである。なお、建築工事着手時期については変更しない予定である。

また、再開発組合は建築工事請負契約の締結にあたり、令和7年5月を目途に都知事あてに事業計画の変更申請を行う予定である。

(1) 資金計画（案）

今般、再開発組合から令和7年2月現在の資金計画（案）が提示されたため、令和6年11月の資金計画（案）とともに別添資料のとおり報告する。

資金計画（案）

事業収入

（単位：百万円）

項目	金額 (令和４年１２月)	金額 (令和６年４月)	金額 (令和６年１１月)	金額 (令和７年２月)	増減 (令和６年１１月と 令和７年２月の差)	主な増減の理由
補助金	24,548	30,333	32,889	33,060	171	建築工事に係る補助金の増
公共施設管理者負担金	11,383	15,239	15,801	15,801	0	
緊急促進補助金	1,045	7,331	7,646	8,825	1,179	防災・省エネまちづくり緊急促進事業補助金の増
保留床処分金等	56,294	62,740	67,848	67,168	△680	参加組合員負担金の減
その他※	0	2,951	3,151	3,151	0	
合計	93,270	118,594	127,335	128,005	670	

※ その他の内訳

- ・雑収入 451
- ・消費税還付金 2,700

事業支出

(単位：百万円)

項目	金額 (令和4年12月)	金額 (令和6年4月)	金額 (令和6年11月)	金額 (令和7年2月)	増減 (令和6年11月と 令和7年2月の差)	主な増減の理由
調査設計計画費	4,672	4,248	4,248	4,248	0	
土地整備費	2,003	4,943	5,485	5,485	0	
補償費	11,676	11,334	11,334	11,334	0	
工事費	69,605	92,464	100,461	101,131	670	その他工事費（工事予備費）の増
事務費、利子、予備費	5,314	5,605	5,807	5,807	0	
合計	93,270	118,594	127,335	128,005	670	

工事費内訳

(単位：百万円)

項目	金額 (令和4年12月)	金額 (令和6年4月)	金額 (令和6年11月)	金額 (令和7年2月)	増減 (令和6年11月と 令和7年2月の差)	主な増減の理由
建築工事費	57,208	81,404	90,002	90,002	0	
	(東棟) (24,619)	(37,624)	(45,287)	(45,287)	(0)	
	(西棟) (32,589)	(43,780)	(44,715)	(44,715)	(0)	
公共施設工事費	6,354	8,129	8,943	8,943	0	
その他工事費	6,043	2,931	1,516	2,186	670	工事予備費の増
合計	69,605	92,464	100,461	101,131	670	

(2) 今後の予定

令和7年5月	事業計画の変更手続き開始
令和7年6月	建築工事請負契約締結
令和7年8月	建築工事着手
令和12年3月	建築工事完了