

新金貨物線旅客化に関わる技術的検討

1. 調査目的、前提条件

- ・現在、貨物線として利用している新金線について、旅客化を視野に技術的な観点から基礎的、基本的な部分を中心に調査を行い、当面する内容を整理したものである。
- ・本調査はあくまでも前述の主旨であるため、現状の施設や土地の所有者等（ＪＲ東日本、ＪＲ貨物、国土交通省）の具体的な協議・調整は今後の課題という条件で、技術的な①線路計画、②運行計画、③施設・車両基地計画、④交通道路・踏切の扱い等について、その内容を整理したものである。

第１段階

技術的・物理的な運行条件に係わる基礎調査。

新小岩駅と金町駅構内にホームや車庫を設置できるのか、そのホームに至るルートを本線の列車運行に支障を与えずに確保できるのか、貨物列車用信号系統が旅客電車に対応できるのか、また、新金線旅客化に適した車両や乗務員の確保はできるのか、さらに車両の点検整備をどのように行うのか、などについての調査検討。

第２段階

今年度の運行条件に係わる調査結果を踏まえ、ＪＲ東日本、ＪＲ貨物、国土交通省との協議・調整、旅客の需要および事業採算性の調査を実施。

第３段階

第２段階の結果を受け、施設を誰が整備するのか、電車を誰が運行するのか、事業費を誰が負担するのかなどの整備主体、運行主体の検討を行うもの。

※本調査はこの様なことから、現在の貨物仕様から旅客対応に係わる安全性、運行等への具体的な事業内容、事業費の算出については行っていない。

2. 新金貨物線の現況

- ・新金貨物線は新小岩操駅を起点とし、金町駅に至る営業キロ6.6kmの路線であり、直流1,500Vの電化・単線のＪＲ東日本の路線である。現在の列車運行はＪＲ貨物の定期貨物列車12本/日と、ＪＲ東日本のレール輸送列車、回送列車や配給列車等の12本/日の、計24本/日の列車が設定されている。
- ・新金貨物線には15ヶ所の踏切り（うち3ヶ所は自動車通行不可）があり、交通量の最も多い踏切りは新宿街道踏切り（水戸街道、踏切信号）の約44,000台/日（平成11年踏切り台帳）となっている。

3. 旅客化案の概要

- ・旅客化の車両は、中間駅における既存の列車運行との整合、車両保守におけるＪＲへの委託の容易性、輸送力当たりの車両コストを考慮して、既存の通勤型20m車2両編成をベースとして検討する。
- ・新小岩駅の新金線旅客化ホーム及び駅舎の位置は、新小岩のまちづくりにおける北口連絡通路の計画との整合を図り、駅乗降及びＪＲ線乗換の利便性を考慮し、現在のＪＲ北口駅舎西側の貨物線部に設置し、既設の駅北口に連絡する階段やエレベータ等を整備する。