

新金線旅客化の検討状況について

新金貨物線の旅客化については、平成 15 年度に「新金貨物線旅客化に関わる技術的検討調査」を実施し、平成 17 年第 1 回定例会の特別委員会において、17 年度以降の対応について報告したものであるが、18 年 6 月に開催した関係機関を集めた意見交換会の内容を含め、検討状況について、報告するものである。

1 葛飾区南北交通検討調査（平成 6 年度実施）

全線高架化・複線化を前提に検討した結果、総事業費が 930 億円となり、事業採算性についても検討を実施したが、沿道開発による需要増加策を行った場合においても、累積赤字が大きく、事業成立性は見込まれない結果となった。

2 新金貨物線旅客化に関わる技術的検討調査（平成 15 年度）

既存の鉄道ストックを活用するとともに、施設整備コスト縮減のため、原則として平面・単線を基本とし、その可能性について検討を進めた。

3 平成 17 年度以降の検討状況

国土交通省東京国道事務所、首都国道事務所、関東運輸局、警視庁、JR 東日本、JR 貨物などと個別に協議・検討を進め、平成 18 年 6 月には関係機関を一堂に会した意見交換会を実施し、課題の整理に努めた。

4 主な課題

(1) 踏切

昨今の踏切事故等により、少なくとも国道 6 号線と新金貨物線の交差部分については、平面交差を前提とした計画は困難な状況にある。このため、当該箇所については、立体化が必要となるが、補助 276 号線との交差部と近接しており、2 本の道路を連続して、立体化する必要がある。また、国道 6 号線は、慢性的な交通渋滞を解消するため、現道拡幅による 6 車線化を進めている。立体化については、6 車線化後の交通量の推移を見ながら検討を進めることとなっており、解決には時間を要する。

(2) 貨物線との併存

貨物線については、鹿島方面への経路として代替経路はなく、将来的にも路線としての継続が前提となる。このため、旅客化には、貨物線との併存が前提条件となり、ダイヤ編成が困難であるとともに、LRT 化などにも課題となる。

(3) 事業採算性

本事業の採算性を確保するには、新金貨物線沿線の都市側によるまちづくり進展や水元方面及び臨海部とのアクセス確保など、需要量を増加させることが必要であるが、現時点では方向性を定めるには課題も多く、長期的な検討が必要である。

5 今後の進め方

新金貨物線の旅客化は、区内で不足している南北方向公共交通の充実や地域の活性化を図る上で有力な事業であるが、その実現には、多くの課題が山積しており、解決には多くの時間と経費が必要である。このため、新金貨物線の旅客化は、長期構想路線として位置づけ、周辺環境の変化を見守るとともに、代替案の検討も進めていく。