

今年度予算に旅客化の調査費2千万円が付きました!

新金線の旅客化の必要性ってなあに?

- ① 新金線は、総武線と常磐緩行線を葛飾区内で南北に結ぶ貨物線であり、区民の皆さまの暮らしを大きく向上させることができる「宝」の貨物線と私は考え、旅客化活動を続けています。
- ② 区内の交通不便地域の改善（沿線地域経済の活性化と人口誘導政策）
- ③ 区内の拠点地区整備の推進（新小岩～高砂～金町のまちづくり拠点地区を線で結ぶことができる）
- ④ 新小岩東北広場の有効活用（新金線の新小岩駅をつくり、駅前広場にすることで、新小岩地域まちづくり基本構想を推進する）

新金線
ってなあに?

Q1

旅客化事業の財源と採算性は?

A1

葛飾区が試算（平成16年）した事業費は58億円。既存の貨物線の施設を利用し、高架化せずに平面・単線（一部すれ違い部を建設）のまま、駅は駅舎なく駐車場だけで、事業費は安い。まちづくり基金225億円（平成28年度）の一部を利用し、国の補助金も活用する。1日の運行本数（貨物運行と併用）は10分間隔程度で70～80本、輸送人数は約2万人を想定しています。採算性は十分に有ると私は考えます。

Q2

国や東京都、JRは旅客化事業に協力してくれますか?

A2

国・東京都の担当者は、「葛飾区から旅客化事業の要請があれば協力する」と言いました。JR東日本の担当者は、「JR自ら新金線で旅客運行することはないが、他の鉄道事業者等に新金線の施設を貸すことは可能です」と言いました。皆さま旅客化にとっても協力的です。

Q3

旅客化事業で水戸街道6の渋滞は悪化するのでは?

A3

今でも、踏切の遮断機が上がっている時に、車の信号が赤の時があり、このタイミングで電車を通過させることで渋滞を悪化させない方法です。車の信号が青の時、鉄道は赤信号。踏切の手前で電車は一時停止。車の信号が赤の時、鉄道は青信号、電車は踏切内を通過。電車が車の流れを止めないため、渋滞の悪化問題は運行ルールと信号システムで解決可能です。

新小岩

新小岩 東北広場

小松橋・運動場前

東新小岩・環七

蔵前橋通り

奥戸・蔵前橋通り

奥戸街道・西小岩



こんな低床・バリアフリーの静音性の高い電車を走らせたい。

詳しくは
WEBページへ!



<http://www.umedanobutoshi.net/shinkintowa.html>

※停車場駅名や位置は仮想です。