

東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けた取組

●貨客併用化の実現に向け、沿線自治体(神奈川県、横浜市、川崎市、東京都、大田区、品川区)等は「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」を設置しています。

●本路線は、2016(平成28)年4月に示された国の交通政策審議会答申第198号において、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置付けられました。

人もモノも運ぶ 新しい鉄道に夢を乗せて

東海道貨物支線の貨客併用化を検討しています

交通政策審議会※ 答申第198号(2016(平成28)年4月)

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」における位置付け

「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」

●東海道貨物支線貨客併用化(品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町)

東海道貨物支線の貨客併用化を図るとともに、一部区間については路線の新設を行う。

意義

都心部や横浜方面と京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区とのアクセス利便性の向上を期待。

課題

事業性に課題があり、複数の都県・政令市を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

※交通政策審議会とは、国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議等を所掌事務とする審議会です。



貨物鉄道



東京



川崎

協議会では、答申で示された事業性や貨物輸送への影響などの課題などについて検討を行い、東海道貨物支線の貨客併用化の実現に向けて取り組んでいます。

お問合せ先

神奈川県	県土整備局都市部交通政策課(事務局) 政策局自治振興部地域政策課	Tel.045-210-6182 Tel.045-210-3255
横浜市	都市整備局都市交通部都市交通課	Tel.045-671-2021
川崎市	まちづくり局交通政策室 臨海部国際戦略本部拠点整備推進部	Tel.044-200-3549 Tel.044-200-2548
東京都	都市整備局都市づくり政策部開発企画課 都市整備局都市基盤部交通企画課	Tel.03-5388-3243 Tel.03-5388-3284
大田区	まちづくり推進部都市計画課	Tel.03-5744-1303
品川区	都市環境部都市計画課	Tel.03-5742-6760

www.pref.kanagwa.jp/docs/gd6/cnt/f534785/index.html

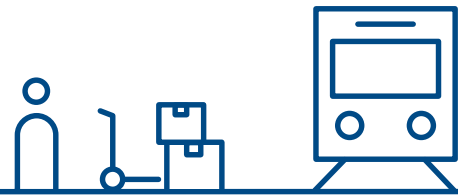


横浜



旅客鉄道

物流を支える 東海道貨物支線



▼東海道貨物支線

東海道貨物支線は、東海道本線に並行し、東京・川崎・横浜の臨海部を通る貨物路線で、東京圏における列車増発のために、生産・流通拠点のある臨海部に整備されました。全国を結ぶ鉄道貨物輸送網の一部を形成し、その拠点となる東京貨物ターミナル駅は、京浜港や羽田空港と連携した輸送も行っており、国内最大の鉄道コンテナ輸送量を誇っています。



貨物鉄道について

貨物列車は、全国規模の鉄道ネットワークを利用して、宅配便、農産品、工業製品、化学薬品、石油類、食料品など身近な物資を日夜たくさん運んでいます。
毎日同じダイヤで運行しているので定時性を確保できること、一度にたくさんの貨物運べるのでトラック輸送と比べてCO₂排出量が少ないこと等、多くのメリットがあります。

▼東海道貨物支線の路線図(広域)



凡例: 東海道貨物支線 (赤線) JR東海道本線 (緑線) JR東海道新幹線 (青線) JR線 (黒線) 貨物ルート (点線) 鉄道線 (細線) 駅 (白丸) 貨物専用駅 (黒丸)

貨客併用化のPOINT 3

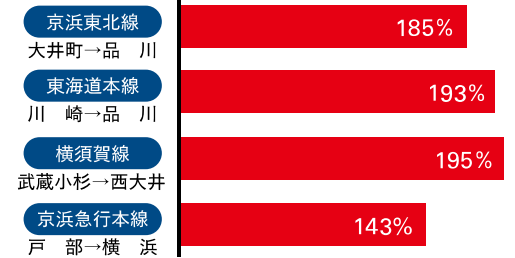


既存線の混雑緩和が期待

既存線の混雑緩和につながります

- 東海道貨物支線の貨客併用化の検討ルートに並行する京浜東北線、東海道本線、横須賀線、京浜急行本線では、朝のピーク時を中心に混雑が生じています。
- 貨客併用化の実現により、本路線への乗り換えによる既存線の混雑緩和が期待されます。

並行路線の混雑率
(令和元(平成31)年度 ピーク時間帯1時間の平均)



※混雑率180%:体がふれあうが、折りたむなど無理をすれば新聞を読める。
混雑率200%:体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

出典:鉄道関係統計 国土交通省ホームページ

貨客併用化のPOINT 4

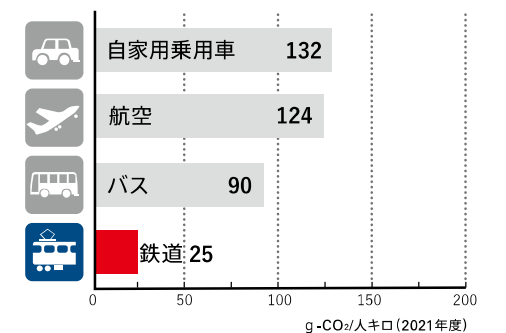


環境改善に貢献

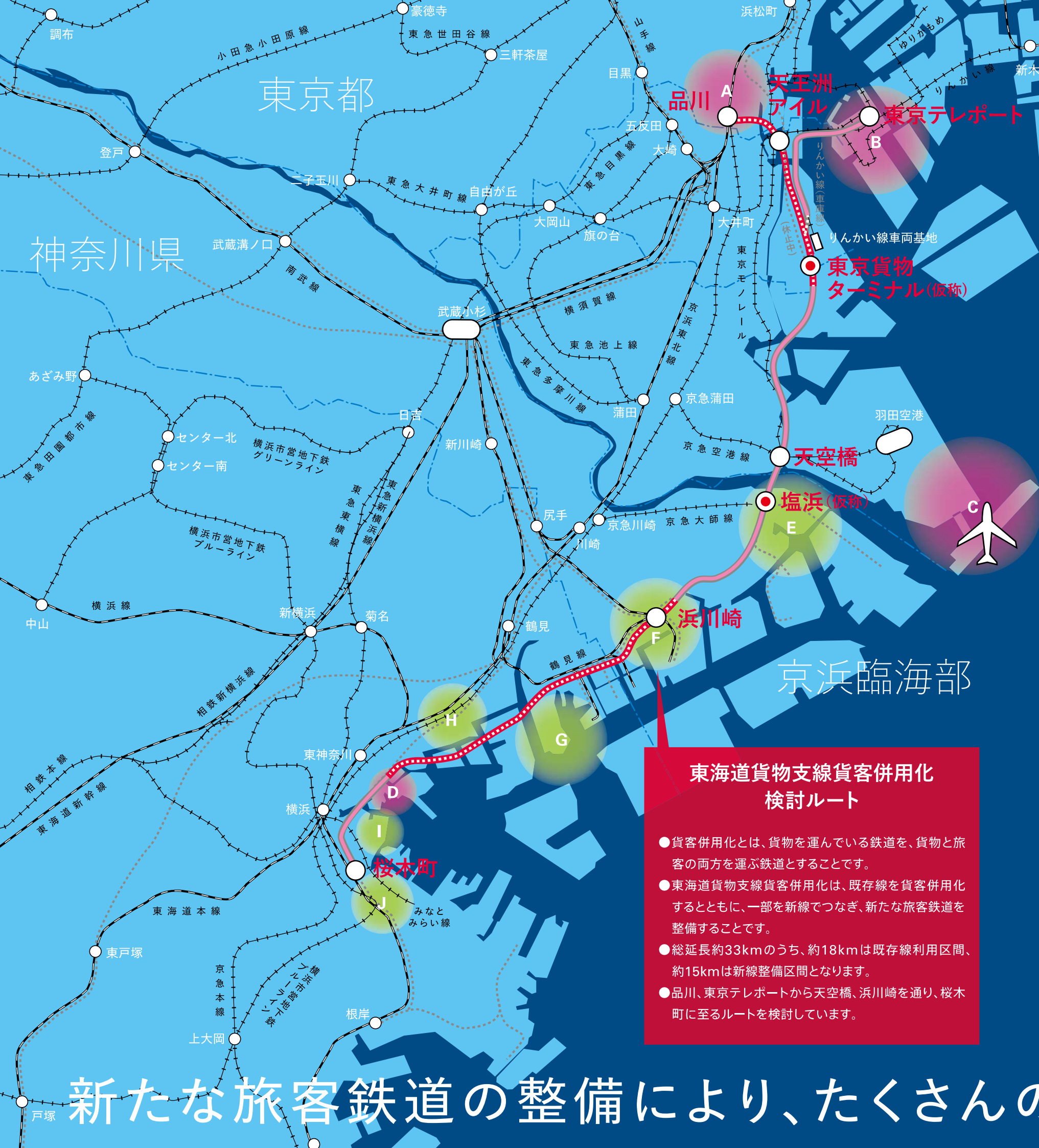
CO₂ 排出量の削減に貢献します

- 鉄道は自動車に比べてCO₂排出量の少ない、環境にやさしい交通機関です。
- 鉄道が利用しやすくなり、自動車利用から鉄道利用に転換することで環境改善への寄与が期待されます。

輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)
(1人を1km運ぶために排出するCO₂の量)



出典:運輸部門における二酸化炭素排出量 国土交通省ホームページ



沿線の開発動向

A | 品川駅周辺地域

高い広域交通拠点性などの地域特性を踏まえ、業務、商業、交流、宿泊、居住など、バランスのとれた多様な都市機能が集積する新拠点



B | 臨海副都心(東京臨海地域)

職・住・学・遊のバランスのとれた複合的なまちを実現し、国際的な交流・情報化に対応した新たな機能を備えた先導的な拠点を形成



C | 羽田空港周辺

羽田空港は首都圏の基幹的な国際・国内空港であり、隣接する地区とともに世界に開かれたにぎわいのある拠点としての機能を発揮



D | 横浜山内ふ頭地区

みなとみらい21地区等につながる都心に位置し、業務、商業、文化施設や都心型住宅からなる複合市街地を形成



京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区

E | 殿町区域(キングスカイフロント)

ライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の科学技術が集積し、研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点



F | Think(テクノハブイノベーション川崎)

民間企業の既存研究開発施設をフル活用して、新事業の創出、新分野進出への支援や産学連携共同研究を実現するサイエンスパーク



G | 末広区域

理化学研究所、横浜バイオ産業センターなど、ライフイノベーション関連の研究開発拠点が集積



H | 新子安区域

研究開発～製造～販売及び販売後のカスタマーサービス等、医療機器や研究開発器具の研究開発拠点



I | みなとみらい区域

医療関連の国際的な会議や展示会等の開催により、国内外へライフイノベーションの情報を発信



J | 関内地区

健康診断や健康支援サービス事業を展開し、生活習慣病等の予防の推進を図る拠点が立地



東海道貨物支線貨客併用化検討ルート

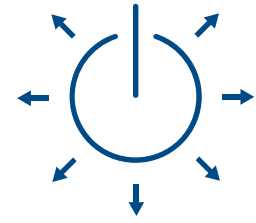
- 貨客併用化とは、貨物を運んでいる鉄道を、貨物と旅客の両方を運ぶ鉄道とすることです。
- 東海道貨物支線貨客併用化は、既存線を貨客併用化するとともに、一部を新線でつなぎ、新たな旅客鉄道を整備することです。
- 総延長約33kmのうち、約18kmは既存線利用区間、約15kmは新線整備区間となります。
- 品川、東京テレポートから天空橋、浜川崎を通り、桜木町に至るルートを検討しています。



※東海道貨物支線の貨客併用化は検討の段階であり、ルートや駅を特定するものではありません。

新たな旅客鉄道の整備により、たくさんの効果が期待されます。

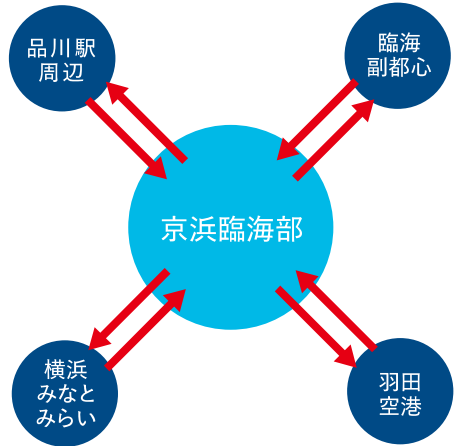
貨客併用化のPOINT 1



京浜臨海部の活性化に貢献

日本を代表する工業地帯

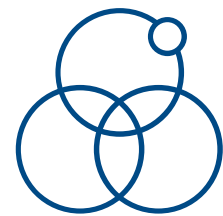
- 京浜臨海部は、日本の経済・産業にとって重要な工業地域で、高速道路、貨物鉄道、空港、港などのインフラが整備されています。
- また、平成 23 年には京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区に指定され、国際競争力の向上、経済成長とライフィノベーションの実現に向けた取組を推進しています。



貨客併用化により京浜臨海部が活性化

- 本路線の整備により、京浜臨海部が周辺の都市とつながり、人、モノ、情報の移動や交流が活発になります。
- 都心部や横浜方面と京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区とのアクセス利便性が向上することにより、京浜臨海部の活性化に貢献することが期待されます。

貨客併用化のPOINT 2



東京－川崎－横浜を結ぶ 新鉄道ネットワークの形成

臨海部アクセスの向上

- 本路線の整備により、臨海部の各地域を結ぶ新たな鉄道ネットワークが形成され、臨海部における鉄道アクセスが便利になります。
- 例えば、桜木町駅と東京テレポート駅間の移動においては、乗換が不要になり、所要時間は約 14 分短縮します。
- 品川駅に接続すると、東海道新幹線や建設中のリニア中央新幹線にも連絡することができます。

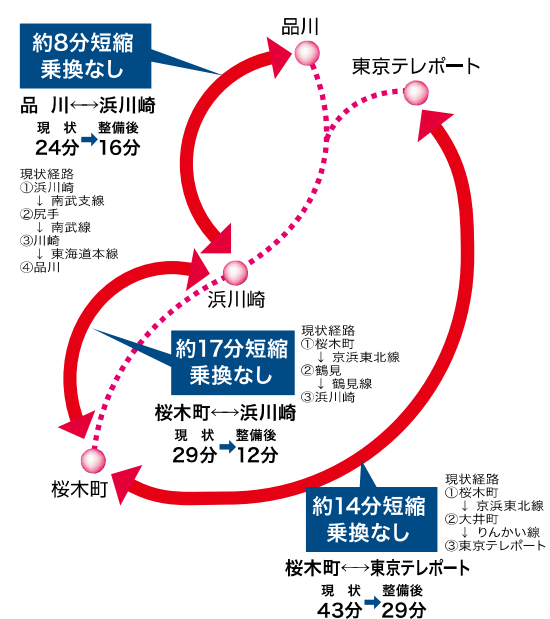
羽田空港へのアクセスを向上

- 羽田空港は、2010(平成 22)年 10 月の再拡張・国際化にともない、国内線、国際線ともに利用者が増加しています。本路線を活用した羽田空港への新たなアクセスルートにより、利用者の選択肢が広がります。

災害時にも活躍する多様なルートの確保

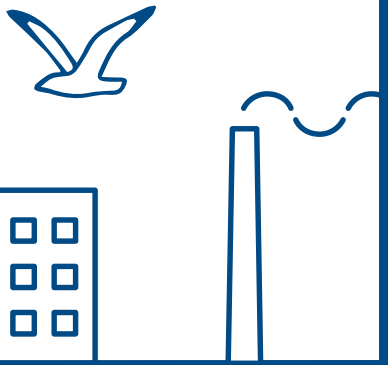
- 災害、運行障害等の発生時における多様なルートの確保につながることを期待されます。

現状と整備後の所要時間、乗換回数を比較



※現状：既存線利用、所要時間は時刻表により算出
整備後：貨客併用化路線利用、所要時間は表定速度60km(急行)として算出

発展が期待される 京浜臨海部



▼日本経済を牽引

京浜臨海部は、長年にわたり日本の経済を牽引してきた工業地帯です。近年では、従来の石油、鉄鋼等の素材系の産業に加え、環境・ライフサイエンスなどの新たな成長分野の企業や研究所等の立地が進んでいます。また、世界最高水準の熱効率を有する火力発電等の発電施設が集積するエネルギー拠点としての役割も担っています。

▼今後もさらなる発展が期待

この地域は、平成23年に京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区に指定されました。この総合特区により、京浜臨海部に集積する産業基盤等の地域資源を最大限に活用しつつ、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上、関連産業や中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフィノベーションの実現に向けた取組を推進しています。

京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区

総合特区は、「我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成について、先駆的取組を行う実現可能性が高い区域」として国が指定します。京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区は、平成 23 年に殿町区域(キングスカイフロント)など 4 区域が指定され、平成 25 年に 13 区域が追加され、現在、17 区域が指定されています。この特区では、個別化・予防医療時代に対応したグローバル企業による革新的医薬品・医療機器の開発・製造と健康関連産業の創出を目指しています。



▲京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区に立地している施設
左上から時計回りに：川崎生命科学・環境研究センター(LiSE)【殿町区域】、ライフィノベーションセンター(LIC)【殿町区域】
理化学研究所横浜キャンパス【末広区域】、横浜市立大学鶴見キャンパス(連携大学院)【末広区域】