

「隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業」の実施について

平成21年7月16日

北海道、東北、北陸地区～関東地区間の鉄道貨物輸送の北の玄関口である隅田川駅は、明治30年の開業から車扱輸送を中心とした駅構造となっており、20両編成列車や大型コンテナの取扱が制限されるなど、輸送力の増強が困難な状況となっています。

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの促進、北海道、東北ルートへの輸送力増強を図る第一歩として、20両編成列車対応の着発線、荷役線、コンテナホームの延伸、大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホームの拡幅、機関車留置機能の整備を行います。

この結果、18両編成列車の20両化や、従来難しかった有効時間帯における列車の増発、大型コンテナの取扱強化等が図られるようになり、今後の増送ニーズへの対応などお客様へのサービスアップが実現します。

1. 事業概要

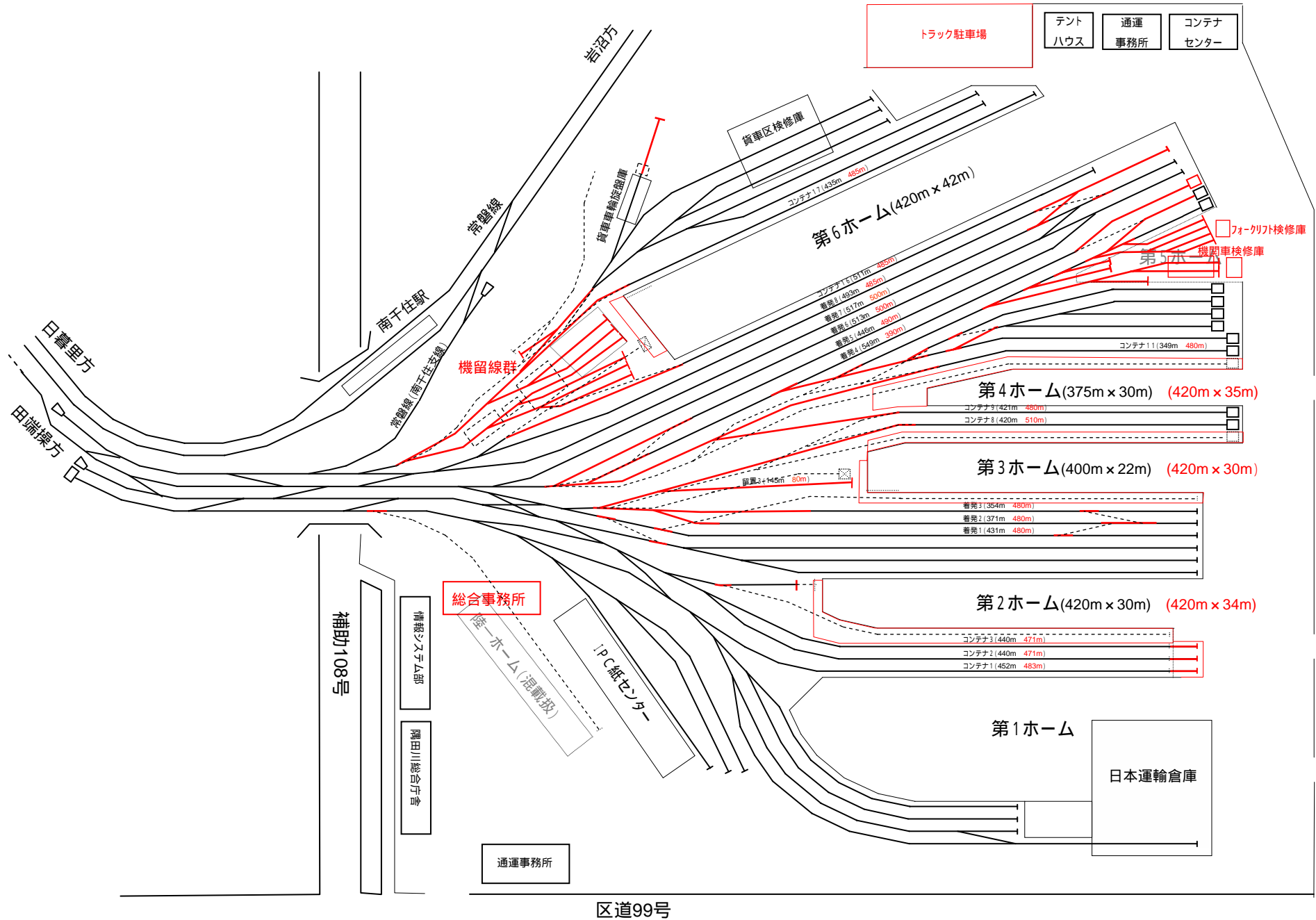
- | | |
|-----------|--|
| (1)事業名 | 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業 |
| (2)事業箇所 | 常磐線隅田川駅（東京都荒川区） |
| (3)事業内容 | 着発線、荷役線の延伸、コンテナホームの拡幅、機関車留置機能の整備等 |
| (4)事業期間 | 平成21年度～24年度 |
| (5)事業費 | 約46億円（うち30%（13.8億円）が国庫補助） |
| (6)事業スキーム | 幹線鉄道等活性化事業（事業主体となる第三セクターが国庫補助を受け、施設を整備・保有し、当社がその施設を借り受ける）で実施 |
| (7)事業主体 | 京葉臨海鉄道株式会社（第三セクター）
主な株主：千葉県、石油会社、JR貨物等 |

2. 事業効果

- | | |
|----------------------|---------------------------------|
| (1)鉄道コンテナ輸送力の増強 | 約22万トン/年（10トントラック換算約2.2万台/年） |
| (2)モーダルシフトによる環境負荷の改善 | CO ₂ 排出削減量 約3.3万トン/年 |

隅田川駅構内改良箇所図

(別紙)



(参考)

鉄道貨物輸送の幹線ルートへの整備状況

国の支援事業により、東海道～山陽ルートは長大編成化(1300トン、26両化)で輸送力を増強

北海道・東北ルートについては、殆ど未着手
輸送力増強とリードタイム短縮が急務



- ・東海道線コンテナ貨物輸送力増強事業(平成5～9年度)
- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業(平成14～18年度)
- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(平成19～22年度予定)