

JR中央線（三鷹駅～立川駅間）複々線化について

1 経緯・背景

- ・ 昭和 44 年 6 月 沿線市町村が「立体化複々線促進協議会（複促協）」を設置
- ・ 平成 6 年 5 月 JR 中央線の連続立体交差化、複々線化の都市計画決定
- ・ 平成 11 年 3 月 連続立体交差事業の工事着手
- ・ 平成 12 年 1 月 運輸政策審議会答申第 18 号
JR 中央線（三鷹～立川）は、目標年次（平成 27 年）までに
複々線化を整備着手することが適当である路線に位置づけ
- ・ 平成 19 年 11 月 複促協が専門委員会を設置し、調査を実施
平成 19～20 年度の 2 箇年で複々線化の必要性や事業効果を検討
- ・ 平成 21 年 7 月 複促協総会
複々線化の社会的意義が確認。その実現に向け引き続き検討
- ・ 平成 22 年 7 月 複促協総会
検討の深度化を図る調査実施について合意

2 状況・課題

- ・ 都市計画決定後、事業化に至っていない状況
- ・ 多額な費用や採算性の確保等、整備の仕組みづくりが主な課題

3 今後の取組

- ・ 平成 23 年度に、複促協・JR 東日本・東京都で調査を開始

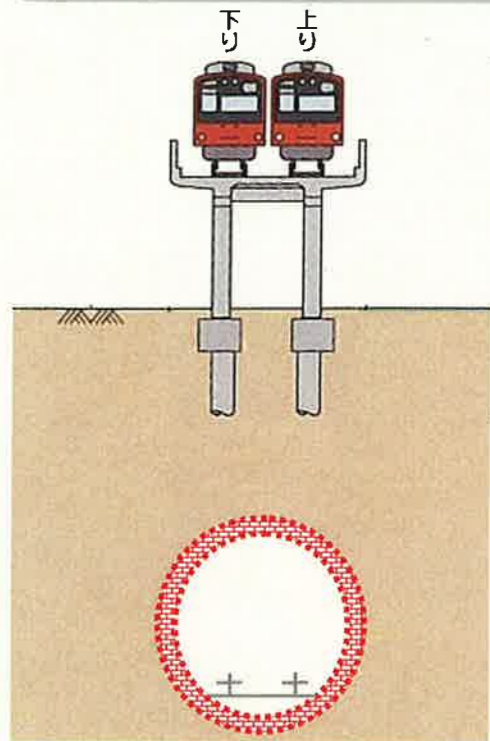
検討組織：上記 3 者に学識経験者・国を加えた事業化検討委員会を設置

検討内容：整備方策（補助制度等の検討）、広域的な影響の把握

スケジュール：平成 23 年 7 月 19 日(火) 第 1 回委員会
平成 23 年 7 月 26 日(火) 複促協総会

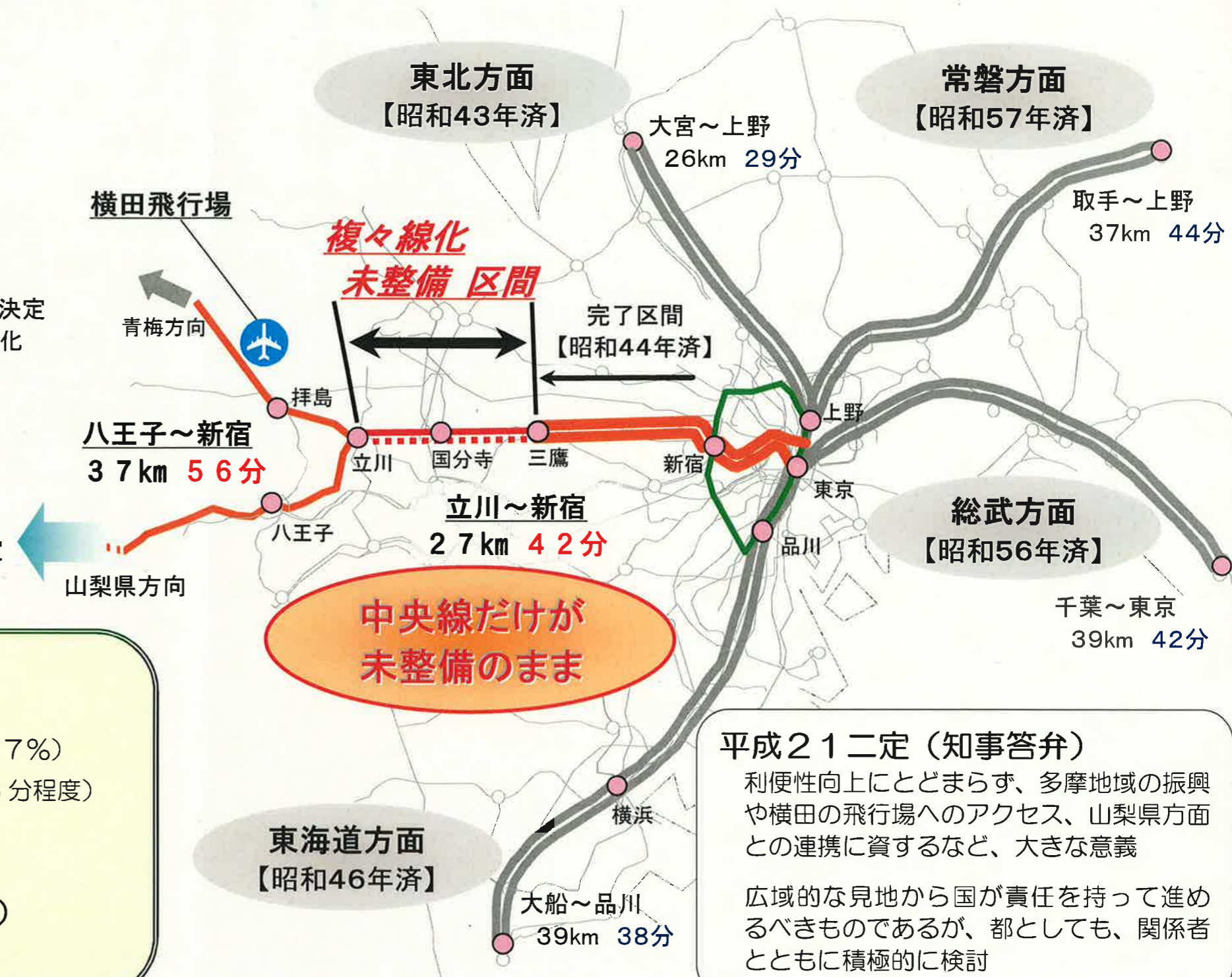
J R 中央線の複々線化について

■ 断面計画



高架
(連続立体交差事業)
平成 6 年 都市計画決定
平成 22 年 全線高架化

トンネル
(複々線)
平成 6 年 都市計画決定



■ 効果

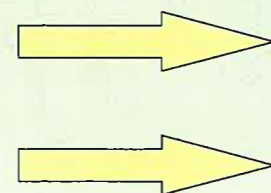
- 混雑緩和 (武蔵境～三鷹間: 快速193%⇒127%)
 - 所要時間短縮 (立川～新宿間: ピーク時で最大5分程度)
※費用便益比 B/C = 2～3
- このほか、間接的効果として
- 多摩地域の活性化 (横田アクセスにも寄与)
 - 山梨などと広域的な連携強化

平成21二定 (知事答弁)
利便性向上にとどまらず、多摩地域の振興や横田の飛行場へのアクセス、山梨県方面との連携に資するなど、大きな意義

広域的な見地から国が責任を持って進めるべきものであるが、都としても、関係者とともに積極的に検討

■ 課題と対応

- 多額な事業費が必要のため、
鉄道事業者は単独での実施が困難と主張
- 多くの関係者の合意形成が必要



- 国の補助制度の適用拡大など
整備のための**仕組づくり**の検討
- 引き続き、鉄道事業者や沿線市等の
関係者と連携強化

「三鷹・立川間複々線化検討調査報告書」(専門委員会 平成21年3月)の概要

○ケース設定

ケース名称	運行形態 ピーク1時間当たり上り方向列車本数
未整備(現行)	<p>合計 28 本</p>
1	<p>○現行の緩行線を立川駅まで延伸したケース</p> <p>合計 53 本</p>
2	<p>○「青梅線が地下線・緩行線接続」、 「中央線が高架線・快速線接続」であるケース</p> <p>合計 47 本</p>
3	<p>○「中央線が地下線・快速線接続」、 「青梅線が高架線・緩行線接続」であるケース</p> <p>合計 47 本</p>

※凡例 中央線緩行線 中央線快速線 中央線直通青梅線 青梅線(立川駅折り返し)

○事業効果のまとめ

1)定量的に計測した効果 ※朝ピーク時、上り方向

①運行頻度

■複々線化区間では、地下線の停車駅である国分寺駅、立川駅で、
最大53本/時まで運行頻度の増加が可能(現行28本/時)

■立川駅以西では、中央線(立川駅以東)への直通列車の運行頻度の増加が可能

②混雑率

■緩行線と快速線の混雑率が平準化

- ・三鷹駅以東：快速線(高円寺→中野)未整備時205% ⇒ 約25~35ポイント緩和
- ・三鷹駅以西：快速線(武蔵境→三鷹)未整備時193% ⇒ 約40~70ポイント緩和

③速達性

■短縮時間は、立川~新宿間で最大5分程度

④費用便益分析結果

■費用便益比(B/C)が「2~3」

2)定性的に整理した効果

①国土形成の推進

■都心と業務核都市間、都心と甲府(広域連携拠点)間の連携強化

②多摩地域の活性化と沿線住民の利便性の向上

- 都心と多摩地区間のアクセス性の向上によるヒト・モノの流れの活性化
- 住宅立地、商業・業務施設立地の促進、来訪者数の増加等の誘発効果
- 空港、新幹線駅等へのアクセス性の向上(横田アクセスにも寄与)

③鉄道ネットワークの安全性・信頼性・安定性の向上

- 列車が地下線を通ることによる安全性の向上
- 高架線・地下線のどちらかに輸送障害が発生した場合の対応の容易性の向上

○今後の課題

①調査・整備計画の深度化

- 補助制度、財源確保等の整備方策・収支採算性分析等の検討
- 山梨県方面への本事業の広域的な影響等に関する調査・検討

②各関係機関の合意形成に向けた取組み